

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ, 10 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1981	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 209

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 797

Περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμοῦ «περὶ ἀσφαλείας τῶν δυναμικῶς ὑποστηριζομένων σκαφῶν».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὰ ἄρθρα 32 παρ. 2, 33 παρ. 1, 34 παρ. 3, 36 παρ. 2 καὶ 41 παράγρ. 2 τοῦ κυρωθέντος διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 187/1973 Ν. Διατάγματος «Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».
2. Τὴν ἀπὸ 16.10.1980 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
3. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 1308/10.12.1980 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας.

Προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ ἀπεφασίσαμεν :

Ἄρθρον Πρῶτον.

Ἐγκρίνεται καὶ τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμὸς «περὶ ἀσφαλείας τῶν δυναμικῶς ὑποστηριζομένων σκαφῶν» ἔχων οὕτως.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

«Περὶ ἀσφαλείας τῶν δυναμικῶς ὑποστηριζομένων σκαφῶν».

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'
ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ἄρθρον 1.
Ὁρισμοί.

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ νοεῖται :

α) Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος : Τὸ σκάφος τὸ ὁποῖον κινεῖται ὑπὲρ ἢ ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος καὶ τὸ ὁποῖον ἔχει χαρακτηριστικὰ διάφορα ἀπὸ τὰ τοιαῦτα τῶν συμβατικῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζονται αἱ ὑφιστάμεναι ἐν ἰσχύϊ Διεθνεῖς Συμβάσεις εἰδικώτερον δὲ ἡ Διεθνὴς Σύμβασις περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ ἡ τοιαύτη περὶ γραμμῶν φορτώσεως, ὥστε νὰ ἀπαιτῆται ἡ λῆψις ἐναλλακτικῶν μέτρων πρὸς ἐπίτευξιν ἰσοδυνάμων ἐπιπέδων ἀσφαλείας. Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἀνωτέρω γενικότητος, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, τὸ σκάφος τὸ ὁποῖον συγκεντρώνει ἓν ἐκ τῶν ἀκολούθων χαρακτηριστικῶν :

(1) Τὸ βάρος του ἢ σημαντικὸν τμῆμα αὐτοῦ ἐξουδετεροῦται τῇ ἐπιδράσει ἀντιρρόπων μὴ ὑδροστατικῶν δυνάμεων ἀναπτυσσομένων ὑφ' ὡρισμένας συνθήκας λειτουργίας.

(2) Τὸ σκάφος εἶναι ἱκανὸν νὰ λειτουργῇ εἰς ταχύτητας τοιαύτας ὥστε ὁ ὅρος $V/\sqrt{gL}$ νὰ εἶναι ἴσος ἢ μεγαλύτερος τοῦ 0,9 ὅπου :

V = ἡ μεγίστη ταχύτης
L = τὸ μῆκος ἐπὶ τῆς ἰσάλου καὶ
g = ἡ ὀφειλομένη εἰς τὴν βαρύτητα ἐπιτάχυνσις.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα ἐκφράζονται εἰς μονάδας τοῦ αὐτοῦ συστήματος.

(β) Ἀερόστρωμνον ὄχημα : (Air cushion vehicle) Σκάφος τοιοῦτον ὥστε τὸ σύνολον ἢ σημαντικὸν μέρος τοῦ βάρους του νὰ δύναται νὰ ὑποστηρίζεται εἴτε ἐν ἀκινησίᾳ εἴτε ἐν κινήσει ὑπὸ συνεχῶς παραγομένης στρωμνῆς ἀέρος τῆς ὁποίας ἡ ἀποδοτικότης ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἐπιφανείας ὑπεράνω τῆς ὁποίας λειτουργεῖ τὸ σκάφος.

(γ) Ὑδροπτέρυγον πλοῖον : (Hydrofoil boat) Σκάφος τὸ ὁποῖον ὑπὸ ὡρισμένας συνθήκας λειτουργίας ἀνυψοῦται σχεδὸν καθ' ὁλοκληρίαν ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης ὑπὸ ὑδροδυναμικῶν δυνάμεων ἀναπτυσσομένων ἐπὶ πτερυγίων.

(δ) Σκάφος μετὰ πλευρικῶν τοιχωμάτων (side wall craft) : Ἀερόστρωμνον ὄχημα τοῦ ὁποίου τὰ τοιχώματα ἐκτεινόμενα κατὰ μῆκος τῶν πλευρῶν του εἶναι μονίμως βυθισμέναι ἰσχυραὶ κατασκευαί.

(ε) Ἄφορτον ἐκτόπισμα : Τὸ ἐκτόπισμα τοῦ σκάφους ἄνευ φορτίου, καυσίμου, λιπαντικοῦ ἐλαίου, ἕρματος, γλυκέος καὶ τροφοδοτικοῦ ὕδατος εἰς τὰς δεξαμενάς, ἀναλωσίμων ἐφοδίων, ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος καὶ τῶν ἀποσκευῶν αὐτῶν.

(στ) Μέγιστον βάρος λειτουργίας : Τὸ μέγιστον βάρος μέχρι τοῦ ὁποίου ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἡ λειτουργία εἰς τὴν προβλεπομένην κατάστασιν.

(ζ) Δυσμενέσταται προβλεπόμεναι συνθῆκαι : Αἱ καθορισμέναι συνθῆκαι περιβάλλοντος, ὑπὸ τὰς ὁποίας προβλέπεται ἡ λειτουργία τοῦ σκάφους βάσει τῶν σχετικῶν Πιστοποιητικῶν του. Εἰς τὰς συνθήκας αὐτὰς θὰ ἠδύναντο νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν οἱ ἐνδεικτικῶς σημειούμενοι παράγοντες, ὡς δυσμενέσταται συνθῆκαι ἐντάσεως ἀνέμου, ἐπιτρεπόμενον ὕψος κύματος (περιλαμβανομένων δυσμενῶν συνδυασμῶν μήκους καὶ διευθύνσεις τῶν κυμάτων), ἐλάχισται θερμοκρασίαι ἀέρος, ὁρατότης καὶ βάθος ὕδατος δι' ἀσφαλῆ λειτουργίαν, ὡς καὶ οἱοσδήποτε ἄλλος παράγων ἤθελε κριθῆ ἀναγκαῖος ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἀναλόγως πρὸς τὸν τύπον τοῦ σκάφους ἐν σχέσει μὲ τὴν περιοχὴν λειτουργίας.

(η) Κρίσιμοι συνθῆκαι σχεδιάσεως: Αἱ καθορισμέναι ὁριακαὶ συνθῆκαι αἱ ὁποῖαι ἐπελέγησαν διὰ λόγους σχεδιάσεως καὶ αἱ ὁποῖαι πρέπει νὰ εἶναι αὐστηρότεραι ἀπὸ τὰς δυσμενεστάτας προβλεπομένας συνθήκας, μέχρις ἑνὸς καταλλήλου ὁρίου ἀποδεκτοῦ ὑπὸ τῆς ἀρχῆς.

(θ) Κυβερνήτης : Ὁ ἐντεταλμένος ἢ πράγματι ἀσκῶν τὴν διακυβέρνησιν τοῦ σκάφους.

(ι) Πλήρωμα : Τὸ σύνολον τῶν προσώπων τῶν ναυτολογημένων ἐπὶ τοῦ σκάφους ἢ ὁπωσδήποτε χρησιμοποιουμένων ὑπὸ οἱανδήποτε ἰδιότητα ἐπὶ τοῦ πλοίου, διὰ τὰς ἀνάγκας αὐτοῦ, ἐκτὸς τοῦ Κυβερνήτου.

(ια) Ἐπιβάτης : Πᾶν πρόσωπον ἐπιβαῖνον τοῦ πλοίου ἐκτός :
α) Τοῦ Κυβερνήτου καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, καὶ
β) τῶν κάτω τοῦ ἑνὸς ἔτους παίδων.

(ιβ) Ἐπιβαίνοντες : Ὁ Κυβερνήτης, τὸ πλήρωμα καὶ οἱ ἐπιβάται.

(ιγ) Διεθνὴς πλοῦς : Ὁ πλοῦς ἀπό τινος Ἑλληνικοῦ λιμένος εἰς τινα λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ἀντιστρόφως, ὡς καὶ ὁ πλοῦς μεταξὺ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς.

(ιδ) Ε.Ε.Π. : Ἡ ἐν Πειραιεῖ ἑδρεύουσα Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων.

(ιε) Νηογνώμων : Ὁ ἐξουσιοδοτημένος Νηογνώμων κατὰ τὰς ἑκάστοτε ἐν ἰσχύει διατάξεις ἐξουσιοδοτήσεως Νηογνώμων.

(ιστ) Λιμὴν (ἐκκινήσεως) : Λιμὴν διαθέτων :
(α) καταλλήλους εὐκολίας διὰ τὴν παροχὴν συνεχοῦς ραδιοεπικοινωνίας μὲ τὸ σκάφος, καθ' οἱονδήποτε χρόνον τοῦτο εὑρίσκεται εἰς λιμένας ἢ ἐν πλῷ, ἐὰν ἀπαιτεῖται τοῦτο,
(β) Ὁσάκις ἀπαιτεῖται διὰ τὸ σκάφος λίαν ὑψηλὴ συχνότης :
ι) καταλλήλους εὐκολίας διὰ ραδιοεπικοινωνία λίαν ὑψηλῶν συχνοτήτων (VHF) μὲ τὸ σκάφος καθ' οἱονδήποτε χρόνον εὑρίσκεται πλησίον τοῦ λιμένος, καὶ
ιι) δυνατότητα ἐπικοινωνίας τοῦ σκάφους μὲ ραδιοεπικοινωνιακὰς εὐκολίας, καθ' οἱονδήποτε χρόνον τοῦτο λειτουργεῖ (πέραν) ἐκτὸς τῆς ἀκτῖνος τῶν εὐκολιῶν VHF περὶ ὧν τὸ ἐδάφιον (β) (ι) τῆς παρούσης παραγράφου.
(γ) Μέσα διὰ τὴν λῆψιν καταλλήλου μετεωρολογικοῦ δελτίου διὰ τὴν ἀντίστοιχον περιοχὴν καὶ τὴν κατάλληλον μετάδοσή του εἰς ὅλα τὰ ἐν λειτουργίᾳ σκάφη.

(ιζ) Τόπος καταφυγῆς : Οἱαδήποτε φυσικῶς ἢ τεχνητῶς προστατευμένη περιοχὴ ἡ ὁποία δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ ὡς καταφύγιον ὑπὸ σκάφους τὸ ὁποῖον δύναται νὰ θεωρηθῆ ὅτι εἶναι ἐν κινδύνῳ. Δέον νὰ διατίθενται κατάλληλαι εὐκολίαι ἐπικοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν.

Ἄρθρον 2.

Ἐφαρμογή.

Ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν δυναμικῶς ὑποστηριζομένων σκαφῶν τὰ ὁποῖα :

α) Κατασκευάζονται εἰς Ἑλλάδα καὶ προορίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ ἐπιβατῶν καὶ ὀχημάτων.

β) Ἀνεξαρτήτως χώρας κατασκευῆς των προορίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ ἐπιβατῶν καὶ ὀχημάτων ἢ περιήγησιν ἐπιβατῶν μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων ἢ καὶ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς.

Διὰ σκάφη μεταφέροντα ἐπιβάτας καὶ ὀχήματα δύναται ἡ Ε.Ε.Π. νὰ ἀπαιτήσει τὴν συμμόρφωσιν αὐτῶν καὶ πρὸς ἀπαιτήσεις προβλεπομένας ὑπὸ ἄλλων τινῶν διατάξεων, ἐν ἰσχύϊ σχετικῶν Κανονισμῶν, τὰς ὁποίας ἤθελε κρίνει ἀναγκαίας.

Ἄρθρον 3.

Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη ὑπὸ ξένας σημαίας.

1. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη ὑπὸ ξένας σημαίας, παραλαμβάνοντα ἐπιβάτας ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 21 παράγρ. 1 Πιστοποιητικῶν.

2. Τὰ σκάφη ταῦτα ὑπόκεινται εἰς ἔλεγχον ἐκ μέρους τῆς Ε.Ε.Π. πρὸς διαπίστωσιν ὅτι αἱ ἐνδείξεις τῶν Πιστοποιητικῶν των ἀνταποκρίνονται πρὸς τὴν πραγματικὴν κατάστασιν τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ εἰς ἔλεγχον ἐκ μέρους τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν πρὸς τήρησιν τῶν περιορισμῶν λειτουργίας των.

3. Ἐπιπροσθέτως τῶν ἀνωτέρω ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει ὅτι τὸ ἐπίπεδον ἀσφαλείας καὶ ἐνδιαιτήσεως τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, δὲν εἶναι κατώτερον τοῦ ἀπαιτουμένου δι' Ἑλληνικὰ σκάφη ἀντιστοίχου κατηγορίας.

Ἄρθρον 4.

Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη κατασκευασθέντα εἰς ἀλλοδαπήν.

1. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη κατασκευασθέντα εἰς ἀλλοδαπὴν καὶ προοριζόμενα νὰ λειτουργήσουν εἰς Ἑλλάδα κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 ἐδάφ. β' τὰ ὁποῖα θὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια μετὰ ἑξάμηνον ἀπὸ

τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀναγνωρίζονται ὡς Ἑλληνικὰ μόνον ἐφ' ὅσον πληροῦν τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ τούτου ἢ τὰς τοιαύτας τοῦ «Κώδικος ἀσφαλείας δυναμικῶς ὑποστηριζομένων σκαφῶν» τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ.

2. Ἡ συμμόρφωσις πρὸς τὰς ἀνωτέρω διατάξεις ἀποδεικνύεται κατόπιν ἐλέγχου ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. :

(α) Τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 22 παρ. 4 Πιστοποιητικῶν καὶ λοιπῶν στοιχείων, καὶ

(β) Τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτοῦ δι' ἐπιτοπίου ἐπιθεωρήσεως, πρὸς διαπίστωσιν ὅτι πληροῦνται αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

3. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη κατασκευασθέντα εἰς ἀλλοδαπὴν καὶ προοριζόμενα νὰ λειτουργήσουν ἢ λειτουργοῦντα ἤδη εἰς Ἑλλάδα κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 ἐδάφ. β', τὰ ὁποῖα θὰ ἐγγραφοῦν ἐντὸς ἑξαμήνου ἢ εἶναι ἤδη ἐγγεγραμμένα εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια δέον ὅπως :

(α) Ἀναγνωρισθοῦν ὡς Ἑλληνικὰ (ἐπιβατηγὰ) δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη κατὰ τὰς διατάξεις τῶν παράγρ. 1, 2 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 22, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχουν ἀναγνωρισθῆ μὲ τὸ προϊσχύον καθεστὼς ὡς Ἑλληνικὰ ἐπιβατηγά.

(β) Ἐφοδιασθοῦν διὰ τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 21 παρ. 1 ἐδάφ. α' προβλεπομένου Πιστοποιητικοῦ ἀναλόγως τῶν πλόων τοὺς ὁποίους θὰ ἐκτελοῦν.

(γ) Ὑποστοῦν γενικὴν ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Β.Δ. 680/1969 καὶ ὅσας ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος κρίνει ἡ Ε.Ε.Π. ὡς ἀναγκαίας, καὶ πρακτικῶς δυνατάς.

4. Ἐπὶ τῶν ἀναφερομένων εἰς παρ. 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου σκαφῶν ἐφαρμόζονται ὑποχρεωτικῶς αἱ διατάξεις τῶν Κεφαλαίων Α, Β καὶ Γ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

5. Ὁ ἐγκεκριμένος ὑπὸ τῆς ἁρμοδίας Ἀρχῆς τῆς χώρας κατασκευῆς ἀνώτατος ἀριθμὸς ἐπιβατῶν δύναται νὰ μειωθῆ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π., ἐφ' ὅσον κατὰ τὴν κρίσιν της συντρέχουν λόγοι ἀσφαλείας ἢ ἀνέσεων.

Ἄρθρον 5.
Ἐκτέλεσις πλόων.

1. Ἡ ἐκτέλεσις πλόων, εἰς δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, ἐπιτρέπεται μόνον εἰς περιοχὰς εἰς τὰς ὁποίας δύναται τοῦτο νὰ λειτουργῆ ἀσφαλῶς συμφώνως πρὸς τὰς ἐνδείξεις τῶν πιστοποιητικῶν καὶ ἐγκεκριμένων ἐγχειριδίων του καὶ κατόπιν διενεργείας τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ Κεφαλαίου Γ'. τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ κατὰ περίπτωσιν ἐπιθεωρήσεων.

2. Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ λειτουργῆ πάντοτε ἐντὸς τῶν ὁρίων τὰ ὁποῖα καθορίζονται ὑπὸ τῶν πιστοποιητικῶν καὶ ἐγκεκριμένων ἐγχειριδίων του καὶ οὐδέποτε πέραν τῶν δυσμενεστάτων προβλεπομένων συνθηκῶν.

3. Ἐπιπροσθέτως τῶν ἐν παράγρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἀπαιτήσεων, ἡ ἐκτέλεσις πλόων εἰς Ἑλληνικὸν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος ἐπιτρέπεται ἐφ' ὅσον τὸ σκάφος εἶναι ἐντεταγμένον εἰς κλάσιν Νηογνώμονος.

4. Ὁσάκις καθορίζονται περιορισμοὶ ὡς πρὸς τὰς περιοχὰς καὶ τὰς καιρικὰς συνθήκας ἐκτελέσεως πλόων, περὶ τῶν ἐπικρατουσῶν, εἰς ἑκάστην περιοχὴν πλόων, καιρικῶν συνθηκῶν ἤτοι ἔντασις καὶ φορὰ ἀνέμων, ὕψος κυμάτων καὶ λοιπῶν στοιχείων ποὺ συνθέτουν τοὺς τιθέμενους περιορισμούς, πέραν τῶν ὁποίων θὰ ἀναστέλλεται ἡ ἐκτέλεσις πλόων, ἀποφαίνεται ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ ἄρθρου 74 τοῦ Π.Δ. 95/1977.

5. Διὰ πλοῖα ἔχοντα τὸν περιορισμὸν ἐκτελέσεως πλόων «κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ φωτὸς τῆς ἡμέρας» εἶναι δυνατὴ μετὰ τὴν ἐπέλευση τοῦ σκότους :

α) Ἡ ἐκτέλεση ἐκτάκτως τμήματος πλοῦ, διὰ τὸν τελευταῖο λιμένα δρομολογίου του, πρὸς τὸν σκοπὸ ὁλοκληρώσεως τούτου, ὑπὸ συμβατικὸ ἐκτόπισμα.

β) Ἡ ἐκτέλεσις βραχείας διαρκείας πλοῦ, κατόπιν ἐντολῆς τῆς Ἀρχῆς λόγῳ ἀνωτέρας βίας ἢ ἐκτάκτου ἀνάγκης, ὑπὸ προϋποθέσεις καὶ περιορισμοὺς ποὺ ὁ Πλοίαρχος κρίνει ἀναγκαίους γιὰ τὴν ἀσφαλὴν ἐκτέλεσιν τούτου.

Ἄρθρον 6.
Ἀπαγόρευσις ἀπόπλου.

1. Ὁ ἀπόπλους δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους ὑπὸ Ἑλληνικὴν ἢ ξένας σημαίας ἀπαγορεύεται ἐφ' ὅσον ἡ πραγματικὴ κατάστασις τοῦ σκάφους ἢ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του παύει νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν περιγραφομένην εἰς Πιστοποιητικὰ καὶ ἐγκεκριμένα ἐγχειρίδια.

2. Ὁ ἀπόπλους ἀναστ λλεται ὁσάκις αἱ ἐπικρατοῦσαι ἢ προβλεπόμεναι νὰ ἐπικρατήσουν καιρικαὶ συνθῆκαι εἰς τὴν περιοχὴν πλοῦ, ὑπερβαίνουν τὰς δυσμενεστάτας προβλεπομένας συνθήκας.

Ἄρθρον 7.
Ἰσοδύναμα.

Ὅπου ὁ παρὼν Κανονισμὸς προβλέπει ὅτι εἰδικὸν τι ἐξάρτημα ἢ ὑλικὸν ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογος τύπος αὐτῶν δέον νὰ φέρεται ἐπὶ τοῦ σκάφους, ἢ ὅτι δέον νὰ ἐφαρμόζεται εἰδικὴ τις διάταξις, δύναται ἡ Ε.Ε.Π. νὰ ἐπιτρέψη ἀντὶ αὐτῶν ἕτερον ἐφ' ὅσον πεισθῆ ὅτι τοῦτο παρέχει ἰσοδύναμον ἀσφάλειαν.

Ἄρθρον 8.
Ἔγκρισις ὑλικῶν.

1. Ἅπαντα τὰ ὑλικὰ καὶ μέσα κατασκευῆς καὶ ἐξοπλισμοῦ διὰ τῶν ὁποίων κατασκευάζεται καὶ ἐφοδιάζεται δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, δέον νὰ εἶναι ἐγκεκριμένα ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ δέχεται ὑλικὰ καὶ μέσα κατασκευῆς καὶ ἐξοπλισμοῦ ἐγκεκριμένα ὑπὸ ἁρμοδίας Ἀρχῆς ἑτέρας χώρας ἢ ὑπὸ ἀνεγνωρισμένου καὶ ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος.

Ἄρθρον 9.
Ἐξαιρέσεις καὶ προθεσμίαι.

1. Ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. κρίνη ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ διατάξεως τινὸς τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καθίσταται πρακτικῶς ἀδύνατος ἢ μὴ ἀναγκαία καὶ λογική, δύναται νὰ ἐξαιρῆ συγκεκριμένον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως συμμορφώσεώς του πρὸς τὴν διάταξιν ταύτην, ἐφ' ὅσον πεισθῆ ὅτι ἡ ἐξαίρεσις αὕτη δὲν πρόκειται νὰ ἐπηρεάση τὴν ἱκανότητα τοῦ σκάφους πρὸς ἀσφαλῆ πλοῦν.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ παρέχη προθεσμίας διὰ τὴν ἀποκατάστασιν ἐλλείψεως τινος ἢ τὴν ἐπισκευὴν σημειωθείσης βλάβης ἐφ' ὅσον κρίνει ὅτι δὲν ἐπηρεάζεται ἡ ἱκανότης τοῦ σκάφους πρὸς ἀσφαλῆ πλοῦν.

Ἄρθρον 10.
Πιστοποιητικὸν Καταμετρήσεως.

Πιστοποιητικὸν καταμετρήσεως δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους κατασκευασθέντος εἰς ἀλλοδαπήν, δύναται νὰ γίνη δεκτὸν ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἐφ' ὅσον ἔχει ἐκδοθῆ ὑπὸ ἁρμοδίας Ἀρχῆς τῆς χώρας κατασκευῆς του ἢ ἐξουσιοδοτημένου ὑπ' αὐτῆς Νηογνώμονος.

Ἄρθρον 11.
Προσόντα Κυβερνήτου καὶ πληρώματος.

Ὁ Κυβερνήτης καὶ οἱ Ἀξιωματικοὶ παντὸς δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους δέον ὅπως ἐκτὸς τῶν/ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων προβλεπομένων ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος, κέκτηνται καὶ πιστοποιητικὸν ἐμφαῖνον ὅτι ἔχουν ὑποστῆ εἰδικὴν ἐκπαίδευσιν ὑπὸ τῆς κατασκευαστρίας Ἑταιρείας ἢ εἰδικῶς πρὸς τοῦτο ἐξουσιοδοτημένου ἀντιπροσώπου αὐτῆς εἰς θέματα κυβερνήσεως, χειρισμῶν, συντηρήσεως καὶ λειτουργίας ἐν γένει τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 12.

Ὑποχρεώσεις πλοιοκτητῶν, κυβερνήτου καὶ πληρώματος

1. Οἱ πλοιοκτῆται, ὁ κυβερνήτης καὶ τὸ πλήρωμα δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους ὑποχρεοῦνται :

(α) Νὰ τηροῦν τὰς ὁδηγίας τοῦ κατασκευαστοῦ, ὡς αὗται περιγράφονται εἰς τὰ ἐγχειρίδια τοῦ σκάφους.

(β) Νὰ συντηροῦν τὸ σκάφος καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτοῦ συμφώνως πρὸς τὰς ὁδηγίας τοῦ κατασκευαστοῦ.

(γ) Νὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς τυχὸν ὁδηγίας τῆς Ε.Ε.Π. καὶ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν.

(δ) Νὰ τηροῦν τοὺς περιορισμοὺς λειτουργίας, καὶ

(ε) Νὰ τηροῦν τοὺς ὅρους ὑπὸ τοὺς ὁποίους ἐξεδόθη τὸ πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας.

2. Οἱ πλοιοκτῆται καὶ ὁ Κυβερνήτης καθίστανται ἀλληλεγγύως ὑπεύθυνοι διὰ τὴν ἀκριβῆ τήρησιν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Ἄρθρον 13.
Ὁδηγίαι ἀνάγκης καὶ γυμνάσια.

1. Πλησίον ἑκάστης θέσεως ἐπιβάτου δέον νὰ ὑφίστανται ὁδηγίαι ἀνάγκης περιλαμβάνουσαι γενικὸν διάγραμμα τοῦ σκάφους καὶ ἐμφαίνουσαι τὴν θέσιν ὅλων τῶν ἐξόδων, ὁδῶν ἐγκαταλείψεως, ἐξοπλισμὸν ἀσφαλείας ἀνάγκης καὶ σωστικὰ μέσα μετὰ σχημάτων χρησιμοποιήσεως τῶν σωσιβίων ζωνῶν.

2. Κατὰ τὴν ἐπιβίβασιν ἢ εἰς κατάλληλον χρόνον δέον νὰ ἐνημεροῦνται οἱ ἐπιβάται ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ὁδηγιῶν.

3. Γυμνάσια πυρκαϊᾶς καὶ ἐγκαταλείψεως διὰ τὸ πλήρωμα, δέον νὰ διεξάγωνται ἐπὶ τοῦ σκάφους κατὰ διαστήματα μὴ ὑπερβαίνοντα τὰς ἑπτὰ ἡμέρας. Περὶ τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἀνωτέρω γυμνασίων δέον νὰ δίνεται ειδικὴ μνεία εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 14.
Μεμονωμένος πλοῦς ἄνευ ἐπιβατῶν.

Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐκτέλεσιν μεμονωμένου πλοῦ ἄνευ ἐπιβατῶν εἰς δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, εἰς περιοχὴν ἐκτὸς τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τοῦ Πιστοποιητικοῦ του, ἀφοῦ καθορίσει τοὺς κατὰ τὴν κρίσιν της ἀναγκαίους ὅρους ἀσφαλείας τοῦ πλοῦ.

Ἄρθρον 15.
Ἀσφάλισις ἐπιβαινόντων.

Οἱ πλοιοκτῆται δυναμικῶς ὑποστηριζομένων σκαφῶν, ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν ἔναντι ἀτυχήματος ἀσφάλισιν τῶν ἐπιβαινόντων αὐτῶν.

Ἄρθρον 16.
Λιμενικαὶ εὐκολίαι.

1. Ἀερόστρωμνα ὀχήματα τῶν ὁποίων τὰ ειδικὰ χαρακτηριστικὰ κατασκευῆς ἀπαιτοῦν τὴν ὕπαρξιν εἰδικῶν χώρων προσορμίσεως, δρομολογοῦνται μετὰ τὴν κατασκευὴν τῶν χώρων τούτων.

2. Πρὸ πάσης ἐνάρξεως ἐργασιῶν δημιουργίας τοιούτων χώρων δέον νὰ ὑποβάλωνται εἰς Ε.Ε.Π. τὰ οἰκεῖα σχέδια καὶ στοιχεῖα, πρὸς ἔγκρισιν ἀπὸ ἀπόψεως καταλληλότητος καὶ διατάξεως τῶν χώρων, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ὑπὸ δρομολόγηση ἀεροστρώμνου ὀχήματος.

3. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη διὰ τὰ ὁποῖα δὲν ἀπαιτεῖται ἡ ὕπαρξις τῶν ἐν παράγρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου χώρων, λειτουργοῦν μεταξὺ λιμένων οἱ ὁποῖοι δύνανται ἀπὸ ἀπόψεως εὐκολιῶν νὰ δεχθοῦν ταῦτα.

Ἄρθρον 17.
Κυρώσεις.

Οἱ παραβάται τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀνεξαρτήτως ἑτέρων συντρεχουσῶν ποινῶν προβλεπομένων ὑπὸ ἑτέρων διατάξεων, ὑπόκεινται εἰς τὰς κυρώσεις τοῦ ἄρθρου 45 τοῦ κυρωθέντος διὰ τοῦ Ν.Δ. ὑπ' ἀριθ. 187/1973 «Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

Ἀναγνώρισις καὶ Πιστοποιητικά.

Ἄρθρον 18.
Ἀναγκαῖαι πληροφορίαι.

1. Ἕκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ συνοδεύεται ὑπὸ πληροφοριῶν καὶ ὁδηγιῶν ὑπὸ τύπον τεχνικῶν ἐγχειριδίων, πρὸς ἐξασφάλισιν ἀσφαλοῦς λειτουργίας καὶ συντηρήσεως.

2. Τὰ ἀνωτέρω ἐγχειρίδια δέον νὰ εἶναι τουλάχιστον τὰ ἀκόλουθα:

α) Ἐγχειρίδιον λειτουργίας.

β) Ἐγχειρίδιον συντηρήσεως.

3. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ δεχθῇ ἕτερα ἐγχειρίδια ἀντὶ τῶν ἀναφερομένων εἰς παράγρ. 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἐφ' ὅσον ταῦτα περιέχουν ἀναλόγους πληροφορίας.

4. Τὰ ἐν παράγρ. 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐγχειρίδια, δέον νὰ φέρωνται ἐπὶ τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 19.
Ἐγχειρίδιον λειτουργίας.

1. Τὸ ἐγχειρίδιον λειτουργίας δέον νὰ περιέχῃ τὰς ἀκολούθους πληροφορίας:

(α) Δυσμενεστάτας προβλεπομένας συνθήκας.

(β) Ἐπιτρεπομένας συνθήκας φορτώσεως, ὡς μέγιστον βάρος, κέντρον βάρους, θέσιν καὶ διανομὴν φορτίου.

(γ) Τυχὸν ὁδηγίας φορτώσεως.

(δ) Ὁδηγίας διὰ τὸ πλήρωμα διὰ τὰς περιπτώσεις ἀνάγκης.

(ε) Ὁδηγίας ἐλέγχου τῆς στεγανότητος τῶν διαμερισμάτων.

(στ) Ληπτέα μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν ἐκρήξεως πυρκαϊᾶς, ὀρθὴν χρῆσιν τῶν μέσων ἀνιχνεύσεως, κατασβέσεως καὶ ἐλέγχου πυρκαϊᾶς.

(ζ) Τρόπον ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν καὶ χρῆσιν τῶν σωστικῶν μέσων.

(η) Περιορισμοὺς κατὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους.

(θ) Ὁδηγίας προσορμίσεως, καὶ

(ι) Μεγίστην ἐπιτρεπομένην ταχύτητα καὶ φορτία μηχανῆς.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ μὴ ἀπαιτήσῃ τὴν ὕπαρξιν τινὸς τῶν ἀναφερομένων εἰς παράγρ. 1 τοῦ παρόντος πληροφοριῶν, ἐφ' ὅσον κρίνει ὅτι αὕτη δὲν εἶναι ἀναγκαία διὰ τὸ συγκεκριμένο σκάφος καὶ τοὺς πλόας τοὺς ὁποίους ἐκτελεῖ.

Ἄρθρον 20.
Ἐγχειρίδιον συντηρήσεως.

Τὸ ἐγχειρίδιον συντηρήσεως δέον νὰ περιέχῃ τὰς ἀκολούθους πληροφορίας:

α) Χρονικὰ διαστήματα συντηρήσεως σκάφους καὶ εἶδος ἐργασιῶν.

β) Χρονικὰ διαστήματα συντηρήσεως ἐξοπλισμοῦ καὶ εἶδος ἐργασιῶν.

γ) Χρονικὰ διαστήματα συντηρήσεως μηχανῶν καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων καὶ εἶδος ἐργασιῶν.

δ) Χρονικὰ διαστήματα ἐπιθεωρήσεως, ἑλικοφόρων καὶ τελικῶν ἀξόνων, ἑλίκων πηδαλίων, πτερυγίων καὶ συντηρήσεως αὐτῶν.

ε) Οἱανδήποτε πληροφορίαν σχετικὴν πρὸς τὴν συντηρησιν τοῦ σκάφους εἰς τρόπον ὥστε τοῦτο νὰ διατηρεῖ τὴν ἱκανότητὰ του πρὸς ἀσφαλῆ πλοῦν.

Ἄρθρον 21.
Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας.

1. Μετὰ τὴν ὁλοκλήρωσιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 24 καὶ 25 ἐπιθεωρήσεων καὶ τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 22 ἀναγνώρισιν ἐκδίδεται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π.:

α) Προκειμένου μὲν περὶ σκάφους ἐκτελοῦντος διεθνεῖς πλόας «Πιστοποιητικὸν ἀσφαλείας ἐπιβατηγοῦ δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους», προκειμένου δὲ περὶ σκάφους ἐκτελοῦντος πλόας ἐσωτερικοῦ «Πρωτόκολλον Γενικῆς Ἐπιθεωρήσεως δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους». Τὰ Πιστοποιητικὰ ταῦτα ἰσχύουν ἐπὶ ἓν ἔτος.

β) Πιστοποιητικὸν ἐγκρίσεως τῶν ἐν ἄρθρῳ 18 παράγραφος 2 ἐγχειριδίων.

2. Τὰ ἀναφερόμενα εἰς παράγραφον 1 α) τοῦ παρόντος ἄρθρου Πιστοποιητικά, δέον νὰ περιέχουν πλέον τῶν προβλεπομένων διὰ τὰ συμβατικὰ πλοῖα στοιχείων καὶ ἐπιπρόσθετα στοιχεῖα σχετικὰ μὲ τὰ ἰδιαίτερα χαρακτηριστικὰ καὶ τὸν τύπον τοῦ σκάφους, περιορισμοὺς εἰς τὴν λειτουργίαν του, περιοχὴν λειτουργίας καὶ οἱανδήποτε ἑτέραν πληροφορίαν κρίνει ἡ Ε.Ε.Π. ὡς ἀναγκαίαν.

3. Τὰ ἐν παράγρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου Πιστοποιητικὰ δέον νὰ φέρωνται ἐπὶ τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 22.
Ἀναγνώρισις.

1. Διὰ τὴν ἀναγνώρισιν δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους, ὡς Ἑλληνικοῦ, ἀπαιτεῖται ἡ ἔκδοσις σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

2. Ἡ ἀπόφασις αὕτη ἐκδίδεται μετὰ τὴν ὑποβολὴν ἐκθέσεως τῆς Ε.Ε.Π., ἡ ὁποία περιέχει σχετικὴν εἰσήγησιν περὶ τῆς ἀναγνωρίσεως.

3. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παραγράφων 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀπαιτεῖται :

α) Ἡ ὁλοκλήρωσις τῆς ἀρχικῆς ἢ περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως, πρὸς διαπίστωσιν τῆς πλήρους συμμορφώσεως τοῦ σκάφους πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

β) Ἡ ἔγκρισις τῶν ἐν ἄρθρῳ 18 ἐγχειριδίων.

γ) Ἡ ὑποβολὴ εἰς Ε.Ε.Π. Πιστοποιητικοῦ Νηογνώμονος, ἐμφαίνοντος ὅτι τὸ σκάφος παρακολουθεῖται ὑπ' αὐτοῦ καὶ εἶναι ἐντεταγμένον εἰς κλάσιν του.

δ) Ὁ καθορισμὸς τῶν περιορισμῶν λειτουργίας ἀναλόγως τῶν δυσμενεστάτων προβλεπομένων συνθηκῶν καὶ τῆς περιοχῆς λειτουργίας.

ε) Διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ἀπαιτεῖται ἡ ὑποβολὴ τῶν κάτωθι σχεδίων : (α) Γενικῆς διατάξεως, (β) Ἀσφαλείας.

4. Προκειμένου περὶ δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους κατασκευασθέντος εἰς ἀλλοδαπὴν διὰ τὴν σύνταξιν τῆς κατὰ τὴν παράγραφον 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐκθέσεως, ἀπαιτεῖται ἡ ὑποβολὴ εἰς Ε.Ε.Π. τῶν ἀκολούθων στοιχείων :

α) Πιστοποιητικοῦ κατασκευῆς καὶ καταλληλότητος ἢ πιστοποιητικοῦ κατασκευῆς καὶ ἐξοπλισμοῦ δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους ἢ ἑτέρου ἀναλόγου πιστοποιητικοῦ ἐκδοθέντος ὑπὸ τῆς ἁρμοδίας ἀρχῆς τῆς Χώρας κατασκευῆς ἢ ἐξουσιοδοτημένου ὑπ' αὐτῆς Ὀργανισμοῦ. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο δέον νὰ περιλαμβάνῃ τὰ ἐν ἄρθρῳ 21 παράγρ. 2 στοιχεῖα.

β) Πιστοποιητικὸν δρομολογήσεως ἢ ἄδειαν λειτουργίας δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους ἐκδοθεῖσαν ὡς ἀνωτέρω ἐμφαῖνον ὅτι σκάφη τοῦ αὐτοῦ τύπου ἔχουν ἤδη δρομολογηθῆ εἰς τὴν Χώραν κατασκευῆς των πρὸς μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ τὰς γραμμὰς καὶ περιοχὰς δρομολογήσεως καὶ περιορισμοὺς λειτουργίας των.

γ) Πιστοποιητικὸν κλάσεως ἐξουσιοδοτημένου ὑπὸ τῆς Χώρας κατασκευῆς Νηογνώμονος.

δ) Τὰ κατὰ τὸ ἄρθρον 18 ἐγχειρίδια, ἐγκεκριμένα ὡς ἀνωτέρω.

ε) Βεβαίωσιν τῆς Κρατικῆς Ἀρχῆς τῆς Χώρας κατασευῆς των ὅτι ἡ κατασκευὴ καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ σκάφους πληροῦν τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ τούτου ἢ τὰς διατάξεις τοῦ «Κώδικος ἀσφαλείας διὰ τὰ δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη» τοῦ I.M.C.O.

5. Τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 4 ἐξαιροῦνται σκάφη διὰ τὰ ὁποῖα ἀποδεδειγμένως ὑπεγράφη Σύμβασις ἀγορᾶς πρὸ τῆς ἡμερομηνίας δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐφ' ὅσον ταῦτα θὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ Νηολόγια ἐπ' ὀνόματι τῶν ἐν λόγῳ ἀγοραστῶν ἐντὸς ἑξαμήνου ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης. Διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ ἐγκριθέντος διὰ τοῦ Β. Διατάγματος 680/11.10.1969 Κανονισμοῦ «περὶ ἐπιβατηγῶν ἀεροστρώμνων ὀχημάτων » (AIR CUSHION VEHICLES).

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'

Ἐπιθεωρήσεις.

Ἄρθρον 23.
Κατηγορίαι ἐπιθεωρήσεων.

Ἕκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος ὑποβάλλεται εἰς τὰς ἀκολούθους ἐπιθεωρήσεις :

α) Ἀρχικὴν ἐπιθεώρησιν, πρὸ τῆς θέσεως αὐτοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ.

β) Περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν.

γ) Ἐνδιαμέσους ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐκτάκτους τοιαύτας.

Ἄρθρον 24.
Ἀρχικὴ ἐπιθεώρησις.

1. Ἡ ἀρχικὴ ἐπιθεώρησις διενεργεῖται πρὸ τῆς θέσεως τοῦ σκάφους ἐν ὑπηρεσίᾳ, προϋποθέτει, διὰ τὰ κατασκευαζόμενα εἰς τὴν ἡμεδαπὴν ἔλεγχον ἀπὸ τοῦ σταδίου σχεδιάσεως καὶ κατασκευῆς καὶ περιλαμβάνει :

α) Ἔγκρισιν τῶν προϋποθέσεων αἱ ὁποῖαι ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν καὶ τῶν περιορισμῶν οἱ ὁποῖοι προτείνονται ἐν σχέσει μὲ τὰ φορτία, τὸ περιβάλλον, τὴν ταχύτηταν καὶ τὰς ἑλικτικὰς ἰδιότητας.

β) Ἔγκρισιν τῶν δεδομένων ἀσφαλείας τῆς σχεδιάσεως, ὡς ταῦτα συνάγονται ἐκ τῶν σχετικῶν σχεδίων, μελετῶν, ὑπολογισμῶν, δοκιμῶν καὶ δοκιμαστικῶν πλόων.

γ) Ἔλεγχον τῆς καταλληλότητος τῶν διαφόρων ἐγχειριδίων τὰ ὁποῖα συνοδεύουν τὸ σκάφος καὶ

δ) Πλήρη ἐπιθεώρησιν τῆς ὅλης κατασκευῆς τοῦ σκάφους ἐξοπλισμοῦ, μηχανῶν, μηχανισμῶν, συσκευῶν καὶ ὑλικῶν.

2. Προκειμένου περὶ πλοίων κατασκευαζομένων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἐφαρμογὴν ἔχουν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀρχικὴν ἐπιθεώρησιν αὐτῶν αἱ διατάξεις τῶν ἐδαφίων (γ) καὶ (δ) τῆς προηγουμένης παραγράφου.

Ἄρθρον 25.
Περιοδικὴ ἐπιθεώρησις.

Ἡ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις ἐπαναλαμβάνεται καθ' ἕκαστον ἔτος καὶ περιλαμβάνει πλήρη ἐπιθεώρησιν ὅλων τῶν τομέων ἀσφαλείας καὶ τοῦ τομέως ἐνδιαιτήσεως καὶ ὑγιεινῆς. Εἰδικώτερον ἐπιθεωρεῖται τὸ σκάφος ἐν ξηρᾷ καὶ ἐν (θαλάσσῃ), ὁ πάσης φύσεως ἐξοπλισμὸς ἀσφαλείας, αἱ μηχαναὶ καὶ βοηθητικὰ μηχανήματα, μηχανισμός, συσκευαί, ἐγκαταστάσεις ὡς καὶ πᾶν ἐν γένει τμῆμα καὶ ἐφόδιον τοῦ ὁποίου ἡ λειτουργία ἐπηρεάζει τὴν ἱκανότητα τοῦ σκάφους πρὸς ἀσφαλῆ πλοῦν, συμπεριλαμβανομένων καὶ δοκιμαστικῶν πλόων.

Ἐνδιάμεσοι Ἐπιθεωρήσεις.

Ἐνδιάμεσοι ἐπιθεωρήσεις διενεργοῦνται κατὰ διαστήματα καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐνδείξεων τῶν ἐγχειριδίων τοῦ κατασκευαστοῦ πρὸς διαπίστωσιν ὅτι τὸ σκάφος καὶ ὁ ἐξοπλισμός, εἰδικώτερον δὲ ὁ μηχανολογικὸς τοιοῦτος, συντηρεῖται κανονικῶς.

Ἄρθρον 27.
Ἔκτακτοι ἐπιθεωρήσεις.

Ἔκτακτοι ἐπιθεωρήσεις διενεργοῦνται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. καὶ εἰδικώτερον μετὰ ἐπισυμβᾶσαν βλάβην εἰς τὸ σκάφος, τὰς μηχανὰς ἢ τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτοῦ πρὸς διαπίστωσιν ὅτι καὶ μετὰ τὴν ἐπισυμβᾶσαν βλάβην, τὸ σκάφος δύναται ἀσφαλῶς νὰ ἐπιτελεῖ τὸν προορισμὸν του.

Ἄρθρον 28.
Τήρησις τῶν ὅρων τῆς ἐπιθεωρήσεως.

Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τινος τῶν ἀνωτέρω ἐπιθεωρήσεων, οὐδεμία μεταβολὴ ἐπιτρέπεται εἰς τὴν κκατασκευὴν τοῦ σκάφους, εἰς τὰς μηχανάς, τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτοῦ, τὰς λειτουργικὰς του ἰδιότητας, τὰ ὑλικὰ καὶ τὰ ἐξαρτήματά του, ἄνευ προηγουμένης ἐγκρίσεως τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 29.
Ἀπόδειξις ἐπιθεωρήσεως.

1. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κατὰ τὰ ἄρθρα 24 καὶ 25 ἐπιθεωρήσεων, ἐκδίδεται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. τὸ οἰκεῖον Πιστοποιητικὸν ἀσφαλείας, διὰ τοὺς πλόας οἱ ὁποῖοι ἐνεκρίθησαν.

2. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κατὰ τὰ ἄρθρα 26 καὶ 27 ἐπιθεωρήσεων, καταχωρίζεται σχετικὴ ἐγγραφὴ εἰς τὸ ἀνωτέρω Πιστοποιητικόν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'

Ἄντωσις - Εὐστάθεια - Ὑποδιαίρεσις

Ἄρθρον 30.
Γενικὰ χαρακτηριστικά.

Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ διαθέτῃ :

α) Χαρακτηριστικὰ εὐσταθείας καὶ συστήματα σταθερο-

ποιήσεως παρέχοντα ἀσφάλειαν κατὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους εἰς κατάστασιν ἄνευ ἐκτοπίσματος καὶ κατὰ τὴν μεταβατικὴν περίοδον, καὶ

β) Χαρακτηριστικὰ ἀντώσεως καὶ εὐσταθείας παρέχοντα ἀσφάλειαν κατὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους εἰς κατάστασιν ἐκτοπίσματος, τόσον εἰς τὴν περίπτωσιν ἀθίκτου καταστάσεως, ὅσον καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν βλάβης.

2. Διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος καὶ τῶν ἄλλων Κεφαλαίων τοῦ Κανονισμοῦ, ἔχουν ἐφαρμογὴν οἱ ἀκόλουθοι ὁρισμοὶ ἐκτὸς ἐὰν ἀναφέρεται σαφῶς ἕτερος ὁρισμός :

α) «Μῆκος (L)» σημαίνει τὸ μῆκος τοῦ στερεοῦ σκάφους, τὸ ὁποῖον μετρᾶται ἐπὶ τῆς ἰσάλου σχεδιάσεως τοῦ πλοίου εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος.

β) «Πλάτος (Β)» σημαίνει τὸ πλάτος τοῦ πλέον εὐρέους τμήματος τοῦ στερεοῦ σκάφους, τὸ ὁποῖον μετρᾶται ἐπὶ τῆς ἰσάλου σχεδιάσεως τοῦ πλοίου εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος.

γ) «Ἴσαλος σχεδιάσεως» σημαίνει ἡ ἴσαλος ἡ ἀντιστοιχοῦσα εἰς τὸ ἔμφορτον ἐκτόπισμα τοῦ σκάφους ὅταν τοῦτο εἶναι ἀκίνητον.

δ) «Καιροστεγής» σημαίνει ὅτι τὸ ὕδωρ δὲν θὰ εἰσέλθη εἰς τὸ σκάφος ὑπὸ οἱασδήποτε συνθήκας ἀνέμου καὶ θαλάσσης μέχρις ἐκείνων οἱ ὁποῖοι ἔχουν καθορισθῆ ὡς κρίσιμοι συνθῆκαι σχεδιάσεως.

ε) «Πλευρικὸς ἀεροθάλαμος» (SKIRT) σημαίνει εὔκαμπτον κατασκευὴν ἐκτεινομένην πρὸς τὰ κάτω καὶ χρησιμοποιουμένην διὰ νὰ περιέχη ἢ νὰ διαιρεῖ μίαν στρωμνὴν ἀέρος.

στ) «Πτερύγιον τέμνον τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ὕδατος» σημαίνει ἕνα πτερύγιον τὸ ὁποῖον δὲν ἔχει συνιστώσας ἀντώσεως αἱ ὁποῖαι τέμνουν τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ὕδατος ὅταν τὸ σκάφος εὑρίσκεται εἰς τὴν κατάστασιν μὴ ἐκτοπίσματος, ἤτοι φέρεται ἐπὶ τῶν πτερυγίων.

Ἄρθρον 31.
Ἄντωσις εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν.

1. Κατὰ τὴν σχεδίασιν δέον νὰ προβλέπεται ἐφεδρικὴ ἄντωσις ὅταν τὸ σκάφος πλέῃ ἐπὶ τῆς θαλάσσης, οὐχὶ μικροτέρα τοῦ 100% τοῦ μεγίντου βάρους λειτουργίας. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἐν λόγῳ ἐφεδρικῆς ἀντώσεως πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν μόνον ἐκεῖνα τὰ διαμερίσματα τὰ ὁποῖα εἶναι :

α) Ὑδατοστεγῆ.

β) Τὰ κρινόμενα ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ὡς ἔχοντα τοιαύτας κατασκευαστικὰς ἐνισχύσεις καὶ διατάξεις ὥστε νὰ δύνανται νὰ διατηροῦν τὴν ὑδατοστεγανότητά των.

γ) Τὰ κείμενα κάτωθεν ὑδατοστεγοῦς, καταστρώματος ἢ ἰσοδυνάμου κατασκευῆς ὑδατοστεγανῆς κατὰ τὸ ἐγκάρσιον καὶ κατὰ τὸ διάμηκες καὶ τοὐλάχιστον ἀπὸ τμῆμα τῆς ὁποίας θὰ ἠδύναντο νὰ ἀποβιβασθοῦν ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

2. Δέον νὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τὸν ἔλεγχον τῆς ὑδατοστεγανότητος τῶν διαμερισμάτων ἀντώσεως. Ἡ Ε.Ε.Π. καθορίζει τὰς χρονικὰς περιόδους καὶ ἐγκρίνει τὸν τρόπον ἐπιθεωρήσεως.

3. Ὁσάκις τυχὸν εἴσοδος ὕδατος εἰς κατασκευὰς εὑρισκομένας ἄνωθεν τῶν ἐν παραγρ. 1 (γ) τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀναφερομένων κατασκευῶν, θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπηρεάσῃ οὐσιωδῶς τὴν εὐστάθειαν καὶ ἄντωσιν τοῦ σκάφους. Τοιαῦται κατασκευαὶ δέον νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς ὥστε νὰ διατηρῆται ἡ καιροστεγανότης ἢ νὰ προβλέπωνται μέσα ἀπαντλήσεως τῶν ὑδάτων. Εἶναι δυνατὸν νὰ ἐγκριθῆ συνδυασμὸς τῶν δύο ἀνωτέρω μέτρων κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ε.Ε.Π. Τὰ μέσα κλεισίματος ὅλων τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὰς κατασκευὰς ταύτας δέον νὰ εἶναι ἱκανὰ νὰ διατηροῦν τὴν καιροστεγανότητά των.

Ἄρθρον 32.
Εὐστάθεια εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν.

1. Ἡ εὐστάθεια παντὸς δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος, δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε ὑπὸ συνθήκας ἠρέμου ὕδατος ἡ κλίσις τοῦ σκάφους ἀπὸ τὸ ὁριζόντιον νὰ μὴν ὑπερβαίνει τὰς 8 μοίρας εἰς οἱανδήποτε διεύθυνσιν καὶ ὑπὸ οἱανδήποτε κατάστασιν φόρτου καὶ μὴ ἐλεγχομένων κινήσεων τῶν ἐπιβατῶν.

2. Ὁ ὑπολογισμὸς τῆς δυναμικῆς εὐσταθείας δέον νὰ γίνεται διὰ τὰς κρισίμους συνθήκας σχεδιάσεως.

3. Διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς εὐσταθείας ὑδροπτερύγων πλοίων πρέπει νὰ ἐφαρμόζωνται τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ Παράρτημα 1 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Ἄρθρον 33.
Ἄντωσις καὶ εὐστάθεια ἐν περιπτώσει βλάβης.

1. Ὑπὸ οἱανδήποτε ἐκ τῶν περιπτώσεων βλάβης τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς παραγράφους 4 καὶ 5 τοῦ παρόντος ἄρθρου τὸ σκάφος δέον νὰ διαθέτῃ ἐπαρκῆ ἄντωσιν καὶ θετικὴν εὐστάθειαν εἰς τρόπον ὥστε ὑπὸ συνθήκας ἠρέμου ὕδατος καὶ εἰς κατάστασιν ἐκτοπίσματος νὰ ἐξασφαλίζωνται τὰ ἀκόλουθα :

α) Ἡ τελικὴ ἴσαλος γραμμὴ νὰ εὑρίσκεται τοὐλάχιστον 76 χιλ. κάτωθεν οἱουδήποτε ἀνοίγματος ἐκ τοῦ ὁποίου θὰ ἠδύνατο νὰ λάβῃ χώραν προοδευτικὴ κατάκλισις.

β) Ἡ γωνία κλίσεως τοῦ σκάφους ἐκ τοῦ ὁριζοντίου νὰ μὴ ὑπερβαίνει τὰς 8 μοίρας εἰς οἱανδήποτε διεύθυνσιν δι' ὅλας τὰς ἐπιτρεπομένας καταστάσεις φόρτου καὶ τοιαύτας μὴ ἐλεγχομένας κινήσεις ἐπιβατῶν αἱ ὁποῖαι εἶναι πιθαναὶ εἰς κατάστασιν ἀνάγκης.

Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ γωνίας κλίσεως μέχρι 16 μοιρῶν, περιοριζομένας ὅμως ταχέως εἰς τὰς 12 μοίρας, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι :

(ι) ὑφίστανται κατάλληλοι χειραγωγοὶ καὶ ἀντιολισθηραὶ ἐπιφάνειαι καταστρωμάτων,

(ιι) εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ περιορισθῆ ἡ γωνία κλίσεως εἰς τὰς 8 μοίρας. Εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις δύναται ἡ Ε.Ε.Π. νὰ ἐπιτρέψῃ μεγαλυτέρας γωνίας κατόπιν βλάβης ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ γωνία κλίσεως περιορίζεται ταχέως εἰς τὰς 12 μοίρας καὶ πληροῦνται οἱ προϋποθέσεις τῶν ἀνωτέρω παραγράφων (β) (ι) καὶ (β) (ιι).

γ) Ἡ κατάκλισις τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν ἢ τῶν ὁδῶν διαφυγῆς δὲν θὰ δυσχεράνῃ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας.

δ) Ἡ Ε.Ε.Π. πρέπει νὰ ἱκανοποιηθῆ διὰ τὸ ὅτι ἡ εναπομένουσα μετὰ τὴν βλάβην εὐστάθεια εἶναι ἐπαρκής.

2. Ὑπὸ οἱανδήποτε ἐκ τῶν περιπτώσεων βλάβης τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς παραγράφους 4 καὶ 5 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἡ Ε.Ε.Π. δέον νὰ κρίνῃ ὅτι ἐλήφθησαν ὅλα τὰ λογικὰ καὶ πρακτικῶς δυνατὰ μέτρα, πρὸς ἐξασφάλισιν τοῦ ὅτι τὸ σκάφος, εἰς τὰς δυσμενεστάτας προβλεπομένας συνθήκας, θὰ διατεθῆ ἐπαρκῆ ἄντωσιν καὶ θετικὴν εὐστάθειαν διὰ νὰ παραμείνῃ ἐν ἐπιπλεύσει ἐπὶ χρονικὸν διάστημα τουλάχιστον 30 λεπτῶν ἢ ἐπὶ διάστημα τριπλάσιον τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου σὺν 7 λεπτά, ἐξασφαλιζομένου συγχρόνως τοῦ ὅτι εἰς κατάστασιν ἐκτοπίσματος.

α) οἱαδήποτε κατάκλισις τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν ἢ ὁδῶν διαφυγῆς δὲν θὰ δυσχεράνῃ σημαντικῶς τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ σκάφους ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας, καὶ

β) ὁ βασικὸς ἐξοπλισμὸς ἀνάγκης, ἀσύρματος ἀνάγκης, πηγὲς ἰσχύος καὶ γενικὰ συστήματα ἐπικοινωνίας τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ὀργάνωσιν τῆς ἐγκαταλείψεως πλοίου παραμένουν προσιτὰ καὶ λειτουργοῦν.

3. Οἱαδήποτε βλάβη μικροτέρας ἐκτάσεως τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς κατωτέρω παραγράφους 4 καὶ 5 ἡ ὁποία θὰ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα δημιουργίαν δυσμενεστέρας καταστάσεως δέον ὅπως ἐπίσης ἐξετάζηται. Τὸ σχῆμα τῆς βλάβης δέον ὅπως ὑποτίθεται παραλληλεπίπεδον.

4. Αἱ ἀκόλουθοι περιπτώσεις πλευρικῆς βλάβης εἰς οἱονδήποτε σημεῖον τοῦ περιβλήματος τοῦ σκάφους, δέον ὅπως λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς :

α) Τὸ μῆκος τῆς βλάβης δέον νὰ εἶναι 0,1L ἢ 3 μέτρα + 0.03L ἢ 11 μέτρα, οἱαδήποτε τιμὴ εἶναι μικροτέρα.

β) Τὸ βάθος τῆς βλάβης ἐπὶ τοῦ σκάφους δέον νὰ εἶναι 0,2Β ἢ 5 μέτρα, οἰαδήποτε τιμὴ εἶναι μικροτέρα.

Ἐὰν ἐν τούτοις τὸ σκάφος φέρῃ πλευρικοὺς ἀεροθαλάμους ἢ πλευρικὰς μὴ ἀντωτικὰς κατασκευάς, τὲ βάθος τῆς βλάβης δέον νὰ εἶναι τουλάχιστον 0,12 τοῦ πλάτους τοῦ σκάφους κυρίας ἀντώσεως.

γ) Ἡ κατακόρυφος ἔκτασις τῆς βλάβης δέον νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν δι' ὁλόκληρον τὸ κοῖλον τοῦ σκάφους.

5. Αἱ ἀκόλουθοι περιπτώσεις βλάβης πυθμένος, οπουδήποτε εἰς τὸν πυθμένα, δέον νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς :

α) Τὸ μῆκος τῆς βλάβης κατὰ τὴ διαμήκη ἔννοιαν δέον νὰ εἶναι 0,1L ἢ 3 μέτρα + 0,03L ἢ 11 μέτρα, οἰαδήποτε τιμὴ εἶναι μικροτέρα.

β) Τὸ πλάτος τῆς βλάβης δέον νὰ εἶναι : 0,2Β ἢ 5 μέτρα, οἰαδήποτε τιμὴ εἶναι μικροτέρα, ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσει πλοίου διπλοῦ σκάφους (CATAMARAN) ἢ ἀεροστρώμνου ὀχήματος, ὅπου ἡ βλάβη εἰς τὸν πυθμένα τοῦ συνδέοντος τὰ σκάφη ἢ τὰ πλευρικὰ τοιχώματα καταστρώματος γεφύρας ἀπαιτεῖται νὰ ὑποτεθῇ μόνον ἐὰν ἡ κατασκευὴ βυθίζεται εἰς τὸ ὕδωρ ὅτον τὸ σκάφος εὑρίσκεται εἰς τὴν ἀβλαβῆ κατάστασιν ἐκτοπίσματος. Τὸ πλάτος τῆς βλάβης εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δὲν ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι μεγαλύτερον τῆς ἀποστάσεις τῶν σκαφῶν ἢ πλευρικῶν τοιχωμάτων.

γ) Τὸ βάθος τῆς βλάβης ἐντὸς τοῦ σκάφους δέον νὰ εἶναι 0,02Β ἢ 05 μέτρα, οἰαδήποτε τιμὴ εἶναι μικροτέρα.

Ἄρθρον 34.

Εὐστάθεια τοῦ σκάφους εἰς κατάστασιν μὴ ἐκτοπίσματος (πτήσεως).

1. Ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει ὅτι τὸ σκάφος κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς λειτουργίας εἰς κατάστασιν μὴ ἐκτοπίσματος καὶ εἰς τὰς μεταβατικὰς καταστάσεις ἐντὸς τῶν ἐγκεκριμένων περιορισμῶν λειτουργίας του, μετὰ διαταραχὴν ἔχουσαν ὡς συνέπειαν διατειχισμόν, πρόνευσιν, καθ' ὕψος ταλάντωσιν ἢ οἱονδήποτε συνδυασμὸν αὐτῶν ἐπανέρχεται εἰς τὴν ἀρχικὴν του θέσιν.

2. Ἡ εὐστάθεια εἰς διατειχισμὸν καὶ πρόνευσιν ἑκάστου σκάφους εἰς κατάστασιν μὴ ἐκτοπίσματος, δέον νὰ προσδιορίζεται πειραματικῶς πρὸ τῆς θέσεως τοῦ πλοίου εἰς ὑπηρεσίαν.

3. Εἰς τὴν περίπτωσιν σκαφῶν ἐφωδιασμένων μὲ κατασκευὰς ἢ παρελκόμενα αἱ ὁποῖαι τέμνουν τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ὕδατος, δέον νὰ λαμβάνωνται προφυλάξεις ἔναντι ἐπικινδύνων στάσεων ἢ κλίσεων καὶ ἀπωλείας εὐσταθείας συνεπείᾳ συγκρούσεως μὲ βυθισμένα ἢ ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα.

4. Ἡ Ε.Ε.Π. δέον ὅπως βεβαιοῦται ὅτι αἱ κατασκευαὶ καὶ τὰ ἐξαρτήματα διὰ τῶν ὁποίων τὸ σκάφος λειτουργεῖ εἰς τὴν κατάστασιν μὴ ἐκτοπίσματος πρέπει εἰς περίπτωσιν προκαθορισμένης βλάβης ἢ ἀνωμαλίας νὰ προσδίδουν ἐπαρκῆ ἐφεδρικὴν εὐστάθειαν, οὕτως ὥστε τὸ σκάφος νὰ δύναται νὰ συνεχίσῃ ἀσφαλῆ λειτουργίαν μέχρι τὸ πλησιέστερον μέρος ὅπου οἱ ἐπιβάται καὶ τὸ πλήρωμα νὰ δύνανται νὰ τεθοῦν ἐν ἀσφαλείᾳ, ὑποτιθεμένου τοῦ ὅτι οἱ χειρισμοὶ γίνονται μὲ προσοχήν.

5. Εἰς σκάφη εἰς τὰ ὁποῖα χρησιμοποιεῖται περιοδικῶς παραμόρφωσις στρωμνῆς ἀέρος ὡς μέσον βοηθείας τοῦ ἐλέγχου τοῦ σκάφους ἢ χρησιμοποιεῖται περιοδικῶς ἢ ἐξαγωγὴ ἀέρος εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν διὰ χειρισμοὺς τοῦ σκάφους, δέον ὅπως προσδιορίζωνται αἱ ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς εὐσταθείας τοῦ σκάφους ὅταν αὐτὸ φέρεται ἐπὶ στρωμνῆς ἀέρος καὶ δέον διαπιστοῦνται οἱ περιορισμοὶ εἰς τὴν χρησιμοποίησιν λόγῳ τῆς ταχύτητος ἢ τῆς στάσεως σκάφους.

Ἄρθρον 35.

Φόρτωση Ἐπιβατῶν.

Ὅπου εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἀπαιτεῖται ὁ ὑπολογισμὸς τῆς ἐπιδράσεως τοῦ βάρους τῶν ἐπιβατῶν πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ Παράρτημα II τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Ἄρθρον 36.

Κατασκευαστικαὶ ἀπαιτήσεις.

1. Αὐτὸ τὸ ἄρθρο καλύπτει τὰς κατασκευαστικὰς ἀπαιτήσεις τοῦ κύτους καὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν καθὼς ἐπίσης καὶ τῶν πετρυγίων ἅτινα εἶναι συνδεδεμένα μὲ τὸ κῦτος καὶ τὰς ὑπερκατασκευάς.

2. Τὰ ὑλικὰ κατασκευῆς τοῦ κύτους καὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν καὶ τῶν ἄλλων τμημάτων τῆς παρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου θὰ πρέπει νὰ εἶναι κατάλληλα διὰ τὴν προοριζομένην χρῆσιν των ἐπὶ τοῦ σκάφους. Εἰδικώτερα ὅσον ἀφορᾷ τὴν πυρασφάλειαν τοῦ σκάφους τὰ ὑλικὰ δέον νὰ πληροῦν τὰς ὑπὸ τοῦ Κεφαλαίου Θ' τοῦ παρόντος ὁριζομένας προϋποθέσεις (ἄρθρον 80 καὶ ἑπόμενα).

3. Τὰ μέρη τοῦ σκάφους θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἱκανὰ νὰ ὑποστοῦν τὰς στατικὰς καὶ δυναμικὰς καταπονήσεις εἰς τὰς ὁποίας εἶναι δυνατὸν τὸ σκάφος νὰ εὑρεθῇ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς λειτουργίας του, χωρὶς νὰ ὑποστῇ οὐδεμίαν παραμόρφωσιν καὶ νὰ ἐπηρεασθῇ ἡ στεγανότης ἢ καὶ ἡ ἀσφάλεια τοῦ σκάφους.

4. Περιοδικαὶ καταπονήσεις, περιλαμβάνουσαι καὶ τὰς καταπονήσεις ἐκ ταλαντώσεων, αἱ ὁποῖαι εἶναι δυνατὸν νὰ λάβουν χώραν ἐπὶ τοῦ σκάφους δὲν θὰ πρέπει νά :

α) Ἐπηρεάζουν τὴν ἀκεραιότητα τῶν τμημάτων τοῦ σκάφους κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ζωῆς αὐτοῦ.

β) Νὰ κωλύουν τὴν φυσιολογικὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν καὶ τῶν συσκευῶν, καὶ

γ) Νὰ θίγουν τὴν ἱκανότητα τοῦ πληρώματος διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς ἐργασίας του.

5. Ἡ Ε.Ε.Π. θὰ πρέπει νὰ πεισθῇ ὅτι αἱ ἐκλεγεῖσαι συνθῆκαι σχεδιασμοῦ καὶ καταπονήσεως ὡς καὶ οἱ γενόμενοι ἀποδεκτοὶ παράγοντες ἀσφαλείας πληροῦν τὰς προϋποθέσεις τῶν λειτουργικῶν συνθηκῶν διὰ τὰς ὁποίας ἐπιδιώκεται ἡ πιστοποίησις.

6. Ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. ἤθελε κρίνει ἀναγκαῖον, δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ πλήρεις δοκιμάς, διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν καταπονήσεων. Τὰ ἀποτελέσματα αὐτὰ θὰ πρέπει νὰ συγκριθοῦν διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ταυτότητος τῶν συνθηκῶν δοκιμῆς μὲ τὰς ἀντιστοίχους συνθήκας σχεδιασμοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε'.

Ἐνδιαίτησις.

Ἄρθρον 37.

Γενικαὶ διατάξεις.

1. Οἱ χῶροι ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος δέον νὰ σχεδιάζωνται, κατασκευάζωνται καὶ διαρρυθμίζωνται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζωνται αἱ κατάλληλοι συνθῆκαι ὑγιεινῆς καὶ νὰ παρέχεται ἐπαρκὴς προστασία εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας, ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας λειτουργίας καὶ εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.

2. Οἱ χῶροι ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν ἀπαγορεύεται νὰ περιέχουν συστήματα ἐλέγχου, ἠλεκτρικὸν ἐξοπλισμόν, σωληνώσεις, συσκευὰς καὶ ἐξαρτήματα περιστρεφόμενα ἢ λειτουργοῦντα εἰς ὑψηλὰς θερμοκρασίας ἢ ἄλλα ἐξαρτήματα τὰ ὁποῖα θὰ ἠδύναντο νὰ προκαλέσουν ἀτυχήματα εἰς τοὺς ἐπιβάτας, ἐκτὸς ἐὰν ταῦτα φέρουν κατάλληλα μέσα μονώσεως καὶ προστασίας.

3. Οἱ χῶροι ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν δὲν ἐπιτρέπεται νὰ περιέχουν συστήματα ἐλέγχου καὶ κυβερνήσεως τοῦ σκάφους ἐκτὸς ἐὰν ταῦτα εἶναι καταλλήλως προστατευμένα καὶ τοποθετημένα εἰς τοιαύτην θέσιν ὥστε ἡ λειτουργία των ὑπὸ τοῦ πληρώματος νὰ μὴν παρεμποδίζεται ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας, ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας ἢ ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

4. Εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν δέον νὰ προβλέπωνται κατάλληλα μέσα παρέχοντα ἔνδειξιν διὰ τὴν παραμονὴν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰ καθίσματά των, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. κρίνει ὅτι τοῦτο δὲν εἶναι ἀναγκαῖον.

5. Τὰ παράθυρα εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, δέον νὰ φέρουν κρύσταλλα ἀσφαλείας ἢ ἄλλο ἰσοδύναμον ὑλικόν.

Ἄρθρον 38.
Καθίσματα.

1. Δι' ἕκαστον ἐπιβάτην δέον νὰ διατίθεται κατάλληλον κάθισμα.

2. Τὰ ἀνωτέρω καθίσματα δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένα, κατασκευασμένα καὶ τοποθετημένα κατὰ τρόπον παρέχοντα προστασίαν καὶ ἄνεσιν ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας λειτουργίας καὶ εἰς κατάστασιν ἀνάγκης.

3. Ἡ θέσις τῶν καθισμάτων πρέπει νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐπιτρέπη τὴν ταχεῖαν προσπέλασιν εἰς οἱονδήποτε τμῆμα τοῦ χώρου ἐνδιαιτήσεως καὶ εἰδικώτερον νὰ μὴ παρεμποδίζουν τὴν προσπέλασιν εἰς τὰς ἐξόδους καὶ τὴν χρῆσιν τῶν μέσων ἀσφαλείας τοῦ σκάφους.

4. Ἀναλόγως τοῦ τύπου τοῦ σκάφους καὶ τῶν ἐκτελουμένων πλόων, ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήση τὴν ὕπαρξιν ἑνὸς καθίσματος δι' ἕκατον μέλος τοῦ πληρώματος.

5. Καθίσματα ρυθμιζόμενα, περιστρεφόμενα ἢ πτυσσόμενα, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν, θὰ πρέπει νὰ ἐφοδιάζωνται μὲ μηχανισμοὺς ἀσφαλίσεως, οἱ ὁποῖοι θὰ εἶναι οὕτω σχεδιασμένοι οὕτως ὥστε νὰ ἀσφαλίζονται αὐτομάτως εἰς οἱανδήποτε θέσιν ρυθμίσεως ὅταν ὁ μηχανισμὸς ἀσφαλίσεως ἀπελευθερωθῆ.

6. Τὰ καθίσματα δὲν θὰ πρέπει νὰ μετακινοῦνται ἢ νὰ παραμορφώνονται ὑπὸ φυσιολογικὰς λειτουργίας. Αὐτὰ πρέπει, ἐν τούτοις νὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα ὑποχωρήσεως εἰς τὰς ἀποτόμους πτώσεις τῶν ἐπιβαινόντων, πρὸς τὸ σκοπὸ ἀποφυγῆς ἢ ἐλαχιστοποιήσεως τοῦ τραυματισμοῦ αὐτῶν.

Ἄρθρον 39.
Ζῶναι ἀσφαλείας.

1. Εἰς ὅλα τὰ καθίσματα ἀπὸ τὰ ὁποῖα τὸ σκάφος δύναται νὰ κυβερνᾶται δέον νὰ ὑπάρχουν ζῶναι ἀσφαλείας, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. κρίνει ὅτι ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δὲν τυγχάνει ἀναγκαία.

2. Ἀναλόγως τοῦ τύπου τοῦ σκάφους καὶ τῶν ἐκτελουμένων πλόων, ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήση τὴν ὕπαρξιν ζωνῶν ἀσφαλείας δι' ὅλα τὰ καθίσματα τῶν ἐπιβατῶν, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὸν ἐπιδιωκόμενον βαθμὸν προστασίας καὶ τὰς ἀναπτυσσομένας ἐπιταχύνσεις.

3. Ὁσάκις ἐπιβάλλεται ἡ ὕπαρξις ζωνῶν ἀσφαλείας αὗται δέον νὰ πληροῦν τοὺς κάτωθι ὅρους :

α) Ὅταν εἶναι ἀσφαλισμέναι δέον νὰ προλαμβάνουν οἱανδήποτε ἐπαφὴν τῆς κεφαλῆς καὶ τοῦ σώματος τοῦ ἐπιβάτου μὲ τὸ ἐμπρόσθιον κάθισμα ἢ μὲ ἄλλα ἀντικείμενα τὰ ὁποῖα θὰ ἠδύναντο νὰ προκαλέσουν ἀτύχημα ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας λειτουργίας ἢ εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.

β) Δέον νὰ εἶναι ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς ὥστε νὰ ἀντέχουν εἰς τὰ φορτία τὰ ὁποῖα θὰ ἠδύναντο νὰ δημιουργηθοῦν εἰς περίπτωσιν συγκρούσεως.

γ) Δέον νὰ διαθέτουν ἱκανοποιητικὸν σύστημα διὰ τὴν ταχεῖαν καὶ εὐχερῆ ἀπασφάλισίν των.

Ἄρθρον 40.
Μέσα διαφυγῆς.

1. Ἡ σχεδίασις, κατασκευὴ καὶ διαρρύθμισις τοῦ σκάφους δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐπιτρέπη εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας τὴν διαφυγὴν πρὸς τὰς σωσιβίους σχεδίας, εἰς τὸν μικρότερον δυνατὸν χρόνον ὑπὸ συνθήκας ἀνάγκης κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας ἢ τῆς νυκτός.

2. Ἕκαστον σκάφος δέον νὰ διαθέτη ἱκανὸν ἀριθμὸν ἐξόδων ἀνάγκης, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται ταχεῖα καὶ εὐχερὴς ἡ ἐγκατάλειψις αὐτοῦ εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος ὡς π.χ. συγκρούσεως, πυρκαϊᾶς κ.λ.π.

3. Ἡ θέσις ὅλων τῶν ἐξόδων αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, ἡ ἀποδοτικότης τῆς μεθόδου ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους καὶ ὁ ἀντιπροσωπευτικὸς χρόνος ἐγκαταλείψεως αὐτοῦ ὑπὸ τῶν ἐπιβαινόντων ἐλέγχεται καὶ ἐγκρίνεται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 41.
Χρόνος ἐγκαταλείψεως.

1. Τὰ μέσα ἐγκκαταλείψεως καθὼς καὶ οἱ προτεινόμενοι τρόποι ἐγκαταλείψεως θὰ πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται εἰς τὴν Ε.Ε.Π. διὰ θεώρηση κατὰ τὸ στάδιο σχεδιασμοῦ τοῦ σκάφους.

2. Ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. κρίνει τοῦτο ἀναγκαῖον, ὁ ὑπολογισθεὶς χρόνος ἐγκαταλείψεως σκάφους θὲ πρέπει νὰ ἐλέγχεται κατὰ τὸ στάδιο σχεδιασμοῦ διὰ νὰ μπορέση νὰ ἐξασφαλισθῆ ὅτι ἡ κατασκευαστικὴ πυρίμαχος προστασία πληροῖ τὰ ἀντίστοιχα ἄρθρα :

α) Ὅταν δὲν ὑπάρχουν περισσότερα ἀξιόπιστα στοιχεῖα, ὁ ὑπολογισθεὶς χρόνος ἐγκαταλείψεως σκάφους θὰ πρέπει νὰ περιλαμβάνη τὸν ἀπαραίτητο χρόνο διὰ τὴν ρίψιν εἰς τὴν θάλασσαν τῶν ὁμαδικῶν σωστικῶν μέσων, τὴν ἑτοιμότητα αὐτῶν διὰ τὴν ἐπιβίβασιν σὺν τὸν χρόνον ἐπιβιβάσεως ὁ ὁποῖος περιλαμβάνει 5 δευτερόλεπτα κατ' ἄτομον ἢ ὁ ὑπολογισθεὶς χρόνος ἐγκαταλείψεως σκάφους θὰ πρέπει νὰ περιλαμβάνη τὸν χρόνον ὁλοκληρώσεως ἐπιβιβάσεως εἰς τὰ ἀνωτέρω ὁμαδικὰ σωστικὰ μέσα ὁ ὁποῖος περιλαμβάνει 10 δευτερόλεπτα κατ' ἄτομον ὁποτεδήποτε αὐτὸς εἶναι μεγαλύτερος.

β) Ὅταν, διὰ κατασκευαστικοὺς λόγους, ἢ ὅπου ὑπάρχει ἀνεπαρκὴς ἀριθμὸς μελῶν πληρώματος τῶν ὁμαδικῶν σωστικῶν μέσων διὰ τὴν ταυτόχρονη προετοιμασία τούτων, ὁ ὑπολογισθεὶς χρόνος ἐγκαταλείψεως σκάφους θὰ πρέπει νὰ περιλαμβάνη τὸ ἄθροισμα τῶν χρόνων προετοιμασίας τῶν ὁμαδικῶν σωστικῶν μέσων εἰς τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνη ταυτοχρόνως.

γ) Ὅταν ἡ ταυτόχρονος προετοιμασία τῶν ὁμαδικῶν σωστικῶν μέσων εἶναι ἐφικτή, ἡ Ε.Ε.Π. θὰ πρέπει νὰ ἐλέγξη ὅτι τουλάχιστον ἓν μέλος πληρώματος ἔχει ὁρισθῆ εἰς ἑκάστην θέσιν ἐπιβιβάσεως, διὰ τὴν διοργάνωσιν τῆς ἐπιβιβάσεως τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὸ σκάφος διασώσεως. Ἐπὶ πλέον εἰς τὸν πίνακα συναγερμοῦ, ὁ χειριστὴς ἀσυρμάτου δὲν θὰ πρέπει νὰ περιλαμβάνεται εἰς τὰ ἀνώτερω μέλη τοῦ πληρώματος. Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις ἡ Ε.Ε.Π. θὰ πρέπει νὰ ἐλέγξη τὴν πληρότητα τῶν ὅρων οἵτινες ἀφοροῦν τὰς ὁδοὺς διαφυγῆς.

3. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήση μία πρακτικὴ ἐπίδειξη γυμνασίου ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους διὰ τὴν ἐξακρίβωσιν τοῦ χρόνου ἐγκαταλείψεως σκάφους. Ὁ χρόνος ἐγκαταλείψεως σκάφους εἶiαι δυνατὸν νὰ πραγματοποιηθῆ μὲ πλήρη ἀριθμὸν ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος ἢ μὲ μερική, ἐγκατάλειψη σκάφους.

Ἄρθρον 42.
Κοιναὶ ἔξοδοι.

Αἱ κοιναὶ ἔξοδοι δέον νὰ πληροῦν τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις :

α) Νὰ εἶναι εὐχερῶς προσπελάσιμοι καὶ νὰ ὁδηγοῦν ταχέως εἰς τὰ σημεῖα ἀποβιβάσεως ἐκ τοῦ σκάφους.

β) Νὰ χειρίζωνται εὐχερῶς ἀπὸ τὸ ἐσωτερικὸν καὶ ἐξωτερικὸν μέρος τοῦ σκάφους κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας καὶ τῆς νυκτός.

γ) Τὰ μέσα χειρισμοῦ των νὰ εἶναι ἐμφανῆ, εὔχρηστα καὶ ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς.

δ) Νὰ εἶναι τοιούτων διαστάσεων ὥστε ἡ δι' αὐτῶν διέλευσις νὰ καθίσταται ταχεῖα καὶ ἄνευ κινδύνου ἀτυχημάτων.

ε) Νὰ φέρουν κατάλληλον ἐνδεικτικὴν σήμανσιν.

στ) Νὰ δύνανται νὰ θεωρηθοῦν καὶ ὡς ἔξοδοι ἀνάγκης.

Ἄρθρον 43.
Κλιμακοστάσια.

Κλιμακοστάσια, κλίμακες κ.λπ. τὰ ὁποῖα ὁδηγοῦν ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τοῦ σκάφους πρὸς τὰς ἐξόδους διαφυγῆς, δέον νὰ εἶναι ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς καὶ σταθερῶς τοποθετημένα.

Ἄρθρον 44.
Χῶροι ἀποσκευῶν, ἐφοδίων καὶ φορτίου.

1. Ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει τοὺς χώρους ἀποσκευῶν, ἐφοδίων καὶ φορτίου πρὸς διαπίστωσιν ὅτι εἶναι κατάλληλοι διὰ τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὁποῖον προορίζονται καὶ ὅτι ἡ στοιβασία τῶν ἀνωτέρω πραγμάτων ἐντὸς αὐτῶν δὲν δημιουργεῖ κινδύνους+.

2. Ὁ Πλοίαρχος μεριμνᾷ διὰ τὸν πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ σκάφους ἔλεγχον τῆς καλῆς στοιβασίας καὶ ἐὰν κρίνῃ τοῦτο ἀναγκαῖον, χρησιμοποιεῖ εἰδικὰ μέσα ἀσφαλείας.

3. Τὰ ἐντὸς τῶν ἀνωτέρω χώρων συστήματα ἐλέγχου, ἠλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς ἐξαρτήματα καὶ συσκευαὶ λειτουργοῦντα ὑπὸ ὑψηλὴν θερμοκρασίαν, σωληνώσεις καὶ ἄλλα ἐξαρτήματα τυχὸν βλάβη τῶν ὁποίων θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ἱκανότητα τοῦ σκάφους πρὸς ἀσφαλῆ πλοῦν, λόγῳ γειτνιάσεώς των μὲ τὰς ἀποσκευάς, φορτίον καὶ ἐφόδια, δέον νὰ φέρουν ἱκανοποιητικὴν μόνωσιν καὶ προστασίαν πρὸς ἀποφυγὴν φθορᾶς ἢ βλάβης.

4. Ἡ Ε.Ε.Π. λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὸν τύπον τοῦ σκάφους καὶ τοὺς ἐκτελουμένους πλόας, δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ :

(α) Ὑδατοστεγῆ μέσα κλεισίματος τῶν ἀνωτέρω χώρων, καὶ

(β) Ἀναγραφὴν εἰς ἐμφανῆ θέσιν τοῦ μεγίστου ἐπιτρεπομένου βάρους.

Ἄρθρον 45.
Σήμανσις τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως.

Εἰς ὅλους τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως, τὰς διόδους διαφυγῆς, τὰς ἐξόδους, τοὺς χώρους στοιβασίας σωσιβίων σχεδιῶν καὶ σωσιβίων ζωνῶν καὶ τὰ σημεῖα ἐπιβιβάσεως δέον νὰ ὑφίσταται ἐμφανής, μόνιμος σήμανσις καὶ κατάλληλος φωτισμὸς κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 72. καὶ 77.

Ἄρθρον 46.
Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν.

1. Ὁ ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, ὑπολογιζόμενος πάντοτε ἐντὸς τῶν ὁρίων ἀσφαλείας, προϋποθέτει τὴν πλήρη συμμόρφωσιν τοῦ σκάφους πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

2. Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω ἡ Ε.Ε.Π. λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν εἰδικὰ χαρακτηριστικὰ ἑκάστου σκάφους, τὰς συνθήκας καὶ τὴν διάρκειαν τῶν πλόων, ὡς καὶ τυχὸν ἄλλα στοιχεῖα τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ ἐπηρεάσουν τὴν ἄνετον, ὑγιεινὴν καὶ ἀσφαλῆ παραμονὴν τῶν ἐπιβατῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου, δύναται νὰ μειώσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν ἢ νὰ καθορίσῃ ἐπιπροσθέτως ἀπαιτήσεις ἐνδιαιτήσεως τὰς ὁποίας θὰ κρίνῃ ἀναγκαίας καὶ λογικάς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΣΤ'

Κύριαι Μηχαναί.

Ἄρθρον 47.
Γενικαὶ Διατάξεις.

1. Αἱ μηχαναὶ δέον νὰ σχεδιάζωνται, κατασκευάζωνται καὶ ἐγκαθίστανται διὰ τὰς δυσμενεστάτας συνθήκας σχεδιάσεως.

2. Ἡ σχεδίασις, κατασκευή, ἐγκατάστασις καὶ τὰ χρησιμοποιούμενα ὑλικὰ διὰ τὰς μηχανὰς δέον νὰ παρέχουν τὴν μεγαλυτέραν δυνατὴν ἀσφάλειαν.

3. Ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει τὴν ἱκανότητα τοῦ σκάφους νὰ ἀκινητοποιῆται ἀπὸ τὴν μεγίστην ταχύτητα εἰς τὸ κράτει ἐντὸς λογικοῦ χρόνου καὶ ἀποστάσεως.

Ἄρθρον 48.
Ἀριθμὸς μηχανῶν.

1. Ἕκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ φέρῃ δύο τοὐλάχιστον προωστηρίους μηχανὰς εἰς τρόπον ὥστε ἡ διακοπὴ τῆς λειτουργίας τῆς μιᾶς ἐξ αὐτῶν νὰ μὴ ἐμποδίζῃ τὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους ὑπὸ μειωμένην ταχύτητα καὶ συμβατικὸν ἐκτόπισμα διὰ νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ κίνησις εἰς λιμένα καταφυγῆς.

2. Δέον νὰ ὑφίστανται διατάξεις εἰς τρόπον ὥστε βλάβη ἢ ἔκρηξις εἰς μίαν ἐκ τῶν μηχανῶν νὰ μὴ ἐπηρεάζῃ κατὰ τὸ δυνατόν, τὴν λειτουργίαν τῆς ἑτέρας μηχανῆς.

Ἄρθρον 49.
Ἀερισμὸς μηχανοστασίου.

Τὸ μηχανοστάσιον δέον νὰ ἀερίζεται ἐπαρκῶς εἰς τρόπον ὥστε :

α) Νὰ ἐξασφαλίζεται ἐπαρκὴς ποσότης ἀέρος διὰ τὰς μηχανάς, καὶ

β) Νὰ ὑφίστανται αἱ ἀναγκαῖαι συνθῆκαι ἀσφαλείας κατὰ τὴν ἐργασίαν τοῦ προσωπικοῦ μηχανοστασίου ὑπὸ πλήρη λειτουργίαν τῶν μηχανῶν.

Ἄρθρον 50.
Προστασία ἔναντι τοῦ θορύβου.

Δέον νὰ λαμβάνωνται τὰ κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν μείωσιν τοῦ θορύβου καὶ τῶν δονήσεων εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἐντὸς ἀνεκτῶν ὁρίων διὰ τὸ προσωπικόν. Ἐὰν τοῦτο δὲν καθίσταται δυνατὸν δέον νὰ προβλέπεται ἐπαρκὴς καὶ ἱκανοποιητικὴ μόνωσις τῶν χώρων μηχανοστασίου καὶ νὰ διατίθενται κατάλληλα μέσα προστασίας τῆς ἀκοῆς τοῦ προσωπικοῦ μηχανοστασίου.

Ἄρθρον 51.
Ἀσφάλεια μηχανῆς.

1. Ἡ σχεδίασις τῶν μηχανῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε :

α) Ἡ ἀποδιδομένη ἰσχὺς νὰ εὑρίσκεται πάντοτε ἐντὸς τῶν ἐγκεκριμένων ὁρίων.

β) Νὰ παρέχεται ἡ μεγαλυτέρα δυνατὴ ἀσφάλεια ἔναντι ὑπερταχύνσεως.

γ) Αἱ συσκευαὶ ἀσφαλείας νὰ μὴ διακόπτουν τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν ἄνευ προηγουμένης ἀναγγελίας ὀπτικῆς ἢ καὶ ἀκουστικῆς, ἐκτὸς ἐὰν τοῦτο εἶναι ἀναγκαῖον.

2. Ἑκάστη μηχανὴ δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διά :

α) Συσκευῆς διακοπῆς τῆς λειτουργίας της εἰς περίπτωσιν ὑπερταχύνσεως.

β) Τοὐλάχιστον δύο μέσων διακοπῆς τῆς λειτουργίας της ὑπὸ οἱασδήποτε συνθήκας λειτουργίας.

Ἄρθρον 52.
Ἀντοχὴ μηχανῶν.

1. Τὰ κύρια ἐξαρτήματα τῶν μηχανῶν δέον νὰ εἶναι ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς διὰ νὰ ὑφίστανται ἐπιτυχῶς τὰς θερμικὰς καὶ δυναμικὰς καταπονήσεις τῆς φυσιολογικῆς λειτουργίας καὶ τὰς τοιαύτας περιπτώσεις βλάβης.

2. Τὰ σκεύη πιέσεως δέον νὰ εἶναι κατασκευασμένα κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ τίθεται ἐν κινδύνῳ ἡ ἀσφάλεια τοῦ σκάφους ἐν περιπτώσει βλάβης.

3. Ἡ σχεδίασις τῶν μηχανῶν δέον νὰ παρέχῃ τὴν μεγαλυτέραν δυνατὴν ἀσφάλειαν ἔναντι κινδύνων πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

4. Δέον νὰ προβλέπωνται ἐπαρκῆ ἐνδεικτικὰ ὄργανα διὰ τὴν παρακολούθησιν τῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν.

Ἄρθρον 53.
Ἀεριοστρόβιλοι.

1. Οἱ ἀεριοστρόβιλοι δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένοι, κατασκευασμένοι καὶ ἐγκατεστημένοι κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα ἐπικίνδυνον ἀστάθειαν κατὰ τὴν λειτουργίαν των καὶ μέχρι τῆς μεγίστης ἐγκεκριμένης σταθερᾶς ταχύτητος.

2. Δέον νὰ προβλέπωνται εἰδικὰ μέσα διὰ τὴν ἀποφυγὴν λειτουργίας ὑπὸ συνθήκας ὑπερβολικῶν δονήσεων.

3. Ἡ ἐγκατάστασις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἀποφεύγωνται ὑπερβολικαὶ δονήσεις εἰς τὸ σκάφος.

Ἄρθρον 54.
Μηχαναὶ Ντῆζελ.

1. Οἱαδήποτε προωστήριος μηχανὴ ντῆζελ δέον νὰ ἔχῃ στρεπτικὰς ταλαντώσεις καὶ λοιπὰ χαρακτηριστικὰ δονήσεως ἐγκεκριμένας ἀπὸ τὸν Νηογνώμονα ὅστις παρακολουθεῖ τὸ πλοῖο.

2. Ἡ ἐγκατάστασις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἀποφεύγωνται ὑπερβολικαὶ δονήσεις εἰς τὸ σκάφος.

3. Αἱ σωληνώσεις ἐγχύσεως τοῦ καυσίμου δέον νὰ εἶναι τοποθετημέναι κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα ἐκτόξευσιν τοῦ καυσίμου ἐπὶ θερμῶν ἐπιφανειῶν ἐν περιπτώσει διαρροῆς ἢ θραύσεως αὐτῶν.

Ἐὰν τοῦτο δὲν καθίσταται δυνατὸν ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἐγκατάστασιν διπλῶν σωληνώσεων καὶ διατάξεις συγκεντρώσεως τῶν διαρροῶν εἰς ἀσφαλῆ θέσιν ὅπου θὰ ὑφίσταται σύστημα ἀναγγελίας τῆς διαρροῆς. Εἰς περίπτωσιν μὴ ἐπανδρωμένων μηχανοστασίων ἡ ἀνωτέρω διάταξις εἶναι ὑποχρεωτική.

4. Μηχαναὶ μὲ διάμετρον κυλίνδρου μεγαλυτέραν τῶν 200 χιλιοστομέτρων ἢ ὄγκου στροφαλοθαλάμου μεγαλυτέρου τῶν 0,6 κυβικῶν μέτρων δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι μὲ ἀνακουφιστικὰς βαλβίδας ἐκρήξεως στροφαλοθαλάμου ἐπαρκοῦς ἐπιφανείας. Τὸ ἐν λόγῳ σύστημα δέον νὰ μὴ θέτῃ εἰς κίνδυνον τὴν ἀσφάλειαν τοῦ προσωπικοῦ.

5. Ἡ λίπανσις δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὴς δι' ὅλας τὰς στροφὰς τῶν μηχανῶν καὶ νὰ ἀποφεύγεται ἡ ἐκτόξευσις ἐλαίου, ὑπὸ οἱασδήποτε συνθήκας λειτουργίας τοῦ σκάφους.

6. Δέον νὰ προβλέπεται σύστημα ἀναγγελίας ἢ αὐτομάτου μειώσεως τῶν στροφῶν ἢ διακοπῆς τῆς λειτουργίας τῆς μηχανῆς εἰς περίπτωσιν ἐπικινδύνου πτώσεως τῆς πιέσεως τοῦ ἐλαίου λιπάνσεως. Ἡ αὐτόματος διακοπὴ ἐπιτρέπεται μόνον ὁσάκις ὑφίσταται κίνδυνος πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

7. Ὁσάκις προβλέπεται ἐκκίνησις, ἀναστροφὴ ἢ ἔλεγχος τῆς μηχανῆς διὰ πεπιεσμένου ἀέρος, αἱ διατάξεις τῶν ἀεροσυμπιεστῶν καὶ ἀεροφυλακίων καὶ τοῦ συστήματος ἐκκινήσεως δέον νὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ μειώνουν εἰς τὸ ἐλάχιστον τοὺς κινδύνους πυρκαϊᾶς καὶ ἐκρήξεως.

Ἄρθρον 55.
Συστήματα μεταδόσεως τῆς ἰσχύος.

1. Ἡ σχεδίασις, κατασκευὴ καὶ ἐγκατάστασις τῶν συστημάτων μεταδόσεως τῆς ἰσχύος, δέον νὰ παρέχουν τὴν μεγαλυτέραν δυνατὴν ἀσφάλειαν.

2. Τὰ συστήματα μεταδόσεως τῆς ἰσχύος δέον νὰ εἶναι ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑφίστανται ἐπιτυχῶς τοὺς πλέον ἀντιθέτους συνδυασμοὺς φορτίων ἄνευ κινδύνου βλάβης.

3. Ἡ σχεδίασις τῶν ἀξόνων δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ δέχωνται περιστροφὰς ἢ δονήσεις πλέον τῶν 105 % τῆς μεγίστης ταχύτητος περιστροφῆς τὴν ὁποίαν δύνανται νὰ ὑποστοῦν.

4. Δέον νὰ προβλέπωνται μέσα ἐγκαίρου ἀναγγελίας τυχὸν βλάβης τοῦ συστήματος τροφοδοτήσεως λιπαντικοῦ ρευστοῦ ἢ πτώσεως τῆς πιέσεώς του εἰς σημεῖον δυνάμενον νὰ προκαλέσῃ ἐπικινδύνους συνθήκας.

Ἄρθρον 56.
Μηχανισμὸς προώσεως καὶ ἀνυψώσεως.

1. Αἱ συνθῆκαι προώσεως καὶ ἀνυψώσεως δύνανται νὰ ἐπιτυγχάνωνται ὑπὸ ἰδιαιτέρων μηχανισμῶν ἢ ἑνὸς μόνον εἰδικοῦ μηχανισμοῦ προώσεως καὶ ἀνυψώσεως. Οἱ μηχανισμοὶ προώσεως δύνανται νὰ εἶναι προωστῆρες ἕλικες ἀέρος ἢ ὕδατος ἢ προωστῆρες ἐκτοξεύσεως ὕδατος δι' ὅλους τοὺς τύπους τῶν σκαφῶν. Οἱ μηχανισμοὶ ἀνυψώσεως ἀφοροῦν μόνον εἰς τὰ ἀερόστρωμνα ὀχήματα.

2. Οἱ μηχανισμοὶ προώσεως εἶναι ἐκεῖνοι οἱ ὁποῖοι παρέχουν ἀμέσως τὴν προωστήριον δύναμιν καὶ περιλαμβάνουν μηχανὰς καὶ ἀγωγούς, ἐπιστόμια, πτερύγια, προφύσια καὶ ἀκροφύσια ἡ κυρία λειτουργία τῶν ὁποίων ἀποβλέπει εἰς τὴν διανομὴν τῆς προωστηρίου δυνάμεως.

3. Οἱ μηχανισμοὶ ἀνυψώσεως εἶναι ἐκεῖνοι οἱ μηχανισμοὶ οἱ ὁποῖοι ὑψώνουν ἀμέσως τὴν πίεσιν τοῦ ἀέρος καὶ κινοῦν τοῦτον μὲ κύριον σκοπὸν τὴν δημιουργίαν ἀνυψωτικῆς δυνάμεως διὰ τὰ ἀερόστρωμνα ὀχήματα.

4. Οἱ μηχανισμοὶ προώσεως καὶ ἀνυψώσεως δέον νὰ εἶναι ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς καὶ νὰ παρέχουν τὴν μεγαλυτέραν δυνατὴν ἀσφάλειαν.

5. Οἱ ἀνωτέρω μηχανισμοὶ δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένοι, κατεσκευασμένοι καὶ ἐγκατεστημένοι εἰς τρόπον ὥστε :

α) Νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν ὁ κίνδυνος ἀναρροφήσεως ξένων ἀντικειμένων.

β) Νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν ὁ κίνδυνος ἀτυχημάτων εἰς τὸ προσωπικὸν συνεπείᾳ τῆς λειτουργίας των, καὶ

γ) Νὰ καθίσταται δυνατὸς ὁ ἀσφαλὴς καθαρισμὸς αὐτῶν ἀπὸ τυχὸν ξένα ἀντικείμενα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ζ'

Βοηθητικὰ συστήματα μηχανοστασίου.

Ἄρθρον 57.
Συστήματα ρευστῶν.

1. Ἡ κατασκευὴ καὶ διάταξις τῶν συστημάτων ρευστῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ἀσφαλῆ καὶ ἀποδοτικὴν ροὴν τῶν ρευστῶν εἰς τὴν προβλεπομένην ποσότητα καὶ πίεσιν ὑπὸ ὅλας τὰς συνθήκας λειτουργίας τοῦ σκάφους.

2. Ἡ μεγίστη ἐπιτρεπομένη πίεσις λειτουργίας εἰς οἱονδήποτε σημεῖον τοῦ συστήματος ρευστῶν δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὴν μεγίστην ἀποδεκτὴν ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. πίεσιν σχεδιάσεως τοῦ συστήματος, λαμβανομένης πάντοτε ὑπ' ὄψιν τῆς ἀντοχῆς τῶν ὑλικῶν κατασκευῆς του. Συστήματα τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ ἐκτίθενται εἰς πιέσεις μεγαλυτέρας τῆς μεγίστης ἐπιτρεπομένης πιέσεως λειτουργίας, δέον νὰ προστατεύωνται διὰ καταλλήλων ἀνακουφιστικῶν βαλβίδων.

3. Αἱ δεξαμεναὶ καὶ σωληνώσεις δέον νὰ ὑποβάλωνται εἰς δοκιμὰς πιέσεως καθοριζομένας ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. εἰς ὅρια ἐξασφαλίζοντα τὴν ἀσφάλειαν τῶν συστημάτων. Κατὰ τὰς ἀνωτέρω δοκιμὰς δέον νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν τυχὸν στατικαὶ δυνάμεις λόγῳ ὑπερχειλίσεως καὶ αἱ δυναμικαὶ κοπώσεις ἐκ τῶν δονήσεων καὶ κραδασμῶν τοῦ σκάφους.

4. Τὸ ὑλικὸν κατασκευῆς τῶν σωληνώσεων δέον νὰ εἶναι κατάλληλον διὰ τὰ ρευστὰ τὰ ὁποῖα θὰ διέρχωνται δι' αὐτῶν, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς ἀντοχῆς αὐτοῦ εἰς τὸ πῦρ κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγρ. 4 τοῦ ἄρθρου 85.

5. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν μὴ μεταλλικῶν σωλήνων ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι δὲν θὰ θιγῇ ἡ ἀντοχὴ τοῦ σκάφους καὶ ἡ στεγανότης καταστρωμάτων καὶ φρακτῶν.

Ἄρθρον 58.
Συστήματα καυσίμων.

1. Αἱ σωληνώσεις καυσίμων δέον νὰ εἶναι προσιταί, προστατευμέναι ἔναντι μηχανικῆς βλάβης, ἀσφαλισμέναι ἔναντι κραδασμῶν καὶ δονήσεων καὶ τοποθετημέναι εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ διέρχωνται διὰ τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν, φορτίου ἢ πληρώματος. Αἱ εὔκαμπτοι σωληνώσεις καυσίμου δέον νὰ φέρουν καταλλήλους συνδέσμους, ἀνθεκτικοὺς εἰς τὸ ἅλας, ὕδωρ, ἔλαιον καὶ εἰς τοὺς κραδασμοὺς καὶ δονήσεις, νὰ εἶναι ὁραταί, εὐχερῶς προσιταὶ καὶ νὰ μὴ διέρχωνται διὰ τῶν ὑδατοστεγῶν φρακτῶν.

2. Αἱ σωληνώσεις πληρώσεως, ἐξαερισμοῦ καὶ ὑγρῶν δέον νὰ εἶναι καταλλήλου μεγέθους καὶ νὰ καταλήγουν εἰς σημεῖον ἀσφαλές.

3. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ σύστημα ἐλέγχου τοῦ συστήματος καυσίμων ἐκ θέσεως εὐχερῶς προσιτῆς εἰς τὸ πλήρωμα. Ἐὰν ὑπάρχουν δεξαμεναὶ βαρύτητος δέον νὰ προβλέπεται ἡ ὕπαρξις εἰς τὰς δεξαμενὰς ταύτας τηλεχειριζομένων βαλβίδων διακοπῆς.

Ἄρθρον 59.
Ὑδραυλικὰ συστήματα.

Κατὰ τὴν σχεδίασιν τῶν σωληνώσεων ὑδραυλικῶν συστημάτων, δέον ὅπως ἐπὶ πλέον τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἄρθρου 57 ὑπολογίζεται καὶ ἡ ἐπιπρόσθετος πίεσις συνεπείᾳ ὑδραυλικῶν πληγμάτων ὡς καὶ ὁ λόγος αὐξήσεως τῆς πιέσεως ἐκ τῆς ἀνωτέρω αἰτίας.

Ἄρθρον 60.
Συστήματα πεπιεσμένου ἀέρος.

Ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει καὶ ἐγκρίνει τὴν καταλληλότητα

ἀντοχὴν καὶ ἀποδοτικότητα τῶν συστημάτων πεπιεσμένου ἀέρος.

Ἄρθρον 61.
Συστήματα λιπάνσεως.

Τὰ συστήματα ἐλαίου λιπάνσεως δέον νὰ σχεδιάζωνται, κατασκευάζωνται, ἐγκαθίστανται καὶ δοκιμάζωνται κατὰ τὰς ὁδηγίας τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 62.
Συστήματα ἀπαντλήσεως κυτῶν.

1. Δέον νὰ προβλέπωνται συστήματα ἀντλήσεως τῶν ὑδάτων ἀπὸ ὅλα τὰ ὑδατοστεγῆ διαμερίσματα, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. κρίνῃ ὅτι εἴς τινα διαμερίσματα τοιαῦτα συστήματα δὲν εἶναι ἀναγκαῖα.

2. Διατάξεις διὰ τὴν ἀπάντλησιν τῶν κυτῶν ὅλων τῶν διαμερισμάτων, δέον νὰ προβλέπωνται κατὰ τὴν σχεδίασιν τοῦ σκάφους. Τὰ συστήματα ταῦτα δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένα κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα τὴν διαρροὴν ἐξ ἑνὸς διαμερίσματος εἰς ἕτερον καὶ νὰ δύνανται νὰ λειτουργοῦν ὑπὸ ὅλας τὰς συνθήκας λειτουργίας τοῦ σκάφους.

3. Δέον νὰ ὑφίστανται δύο τουλάχιστον ἀντλίαι διὰ τὴν ἀπάντλησιν τῶν κυτῶν, ἐξ ὧν ἡ μία νὰ χρησιμοποιῆται ἀποκλειστικῶς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον. Οἱαδήποτε ἑτέρα ἀντλία δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς δευτέρα τοιαύτη, ἐξαιρέσει τῆς ἀντλίας ἐλαίου καὶ καυσίμων.

4. Αἱ ἀνωτέρω ἀντλίαι δύνανται νὰ εἶναι μόνιμοι ἢ φορηταί, παροχῆς τουλάχιστον 1,5 τόνου ἀνὰ ὥραν.

5. Ἡ παροχὴ ἑκάστης ἀντλίας ἀπαντλήσεως κυτῶν δέον γενικῶς νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὸν κάτωθι τύπον :

$$Q = 3{,}75\left(1 + \frac{L}{36}\right)^2$$

ὅπου Q = παροχὴ εἰς τόννους ἀνὰ ὥραν
L = τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.

6. Ἡ Ε.Ε.Π. ἀναλόγως τοῦ τύπου καὶ μεγέθους τοῦ σκάφους δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐγκατάστασιν ἀντλιῶν μικροτέρας παροχῆς, ἀλλὰ εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν μικροτέρας τοῦ

$$Q = 0{,}05\ LW$$

ὅπου Q = Παροχὴ εἰς τόννους ἀνὰ ὥραν μὲ ἐλάχιστον 1 τόννον ἀνὰ ὥραν καὶ
LW = ἄφορτον ἐκτόπισμα τοῦ σκάφους.

7. Αἱ ἐσωτερικαὶ διάμετροι τῶν δικτύων ἀναρροφήσεως δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εἶναι μικρότεραι τῶν 25 χιλιοστομέτρων. Τὰ δίκτυα ἀναρροφήσεως πρέπει νὰ φέρουν κατάλληλα φίλτρα.

8. Χῶροι κείμενοι ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος, δέον νὰ δύνανται νὰ ἀποστραγγίζωνται, εἰς τὴν χειροτέραν περίπτωσιν βλάβης διὰ πλευρικῶν ἀνοιγμάτων φερόντων ἀνεπιστρόφους βαλβίδας.

9. Εἰς τοὺς χώρους εἰς τοὺς ὁποίους ἀπαιτεῖται ἐγκατάστασις ἀπαντλήσεως κυτῶν, δέον νὰ ὑφίσταται διάταξις αὐτομάτου ἀναγγελίας συγκεντρώσεως ὑδάτων εἰς τοὺς ὑδροσυλλέκτας.

Ἄρθρον 63.
Συστήματα ἕρματος

Ἐὰν ὑφίστανται συστήματα ἕρματος, ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει τὰς ἀντλίας καὶ σωληνώσεις των.

Ἄρθρον 64.
Συστήματα ψύξεως

Τὰ ὑφιστάμενα συστήματα καὶ διατάξεις ψύξεως δέον νὰ εἶναι ἱκανὰ νὰ τηροῦν τὰς θερμοκρασίας τῶν λιπαντικῶν καὶ ὑδραυλικῶν ρευστῶν ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ κατασκευαστοῦ, ὑπὸ οἱασδήποτε συνθήκας λειτουργίας τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 65.
Συστήματα εἰσαγωγῆς ἀέρος μηχανῶν.

Δέον νὰ προβλέπωνται διατάξεις διὰ τὴν εἰσαγωγὴν ἐπαρκοῦς ποσότητος ἀέρος εἰς τὰς μηχανάς. Αἱ διατάξεις αὐταὶ δέον νὰ εἶναι ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς.

Ἄρθρον 66.
Συστήματα ἀερισμοῦ.

Τὰ συστήματα καὶ αἱ διατάξεις ἀερισμοῦ δέον νὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἀσφαλὴς λειτουργία τοῦ σκάφους. Κατὰ τὴν σχεδίασιν καὶ ἐγκατάστασιν τῶν συστημάτων τούτων δέον ὅπως πληροῦνται αἱ προϋποθέσεις τοῦ Κεφαλαίου Θ'.

Ἄρθρον 67.
Συστήματα ἐξαγωγῆς καυσαερίων.

1. Ὅλα τὰ συστήματα ἐξαγωγῆς καυσαερίων τῶν μηχανῶν δέον νὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ καλὴ λειτουργία τῶν μηχανῶν καὶ νὰ μὴ δημιουργοῦνται κίνδυνοι εἰς τὴν ἀσφαλῆ λειτουργίαν τοῦ σκάφους.

2. Τὰ ἀνωτέρω συστήματα δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένα κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα τὴν εἰσαγωγὴν καυσαερίων εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως ἢ ἑτέρους χώρους ὅπου κινοῦνται οἱ ἐπιβαίνοντες ἢ εἰς συστήματα κλιματισμοῦ ἢ ἀγωγοὺς εἰσαγωγῆς ἀέρος.

3. Σωληνώσεις ἐξαγωγῆς καυσαερίων διερχόμεναι διὰ τοῦ σκάφους πλησίον τῆς ἰσάλου γραμμῆς, δέον νὰ φέρουν βαλβίδας διακοπῆς ἐπὶ τῶν πλευρῶν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. καθορίσῃ ἕτερα ἰσοδύναμα μέσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Η'.
Ἠλεκτρικαὶ Ἐγκαταστάσεις

Ἄρθρον 68.
Γενικαὶ διατάξεις.

Τὰ ἠλεκτρικὰ συστήματα ἐπὶ τῶν δυναμικῶς ὑποστηριζομένων σκαφῶν, δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένα, κατασκευασμένα καὶ ἐγκατεστημένα, εἰς τρόπον ὥστε :

α) νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ μεγαλυτέρα δυνατὴ ἀσφάλεια αὐτῶν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν κάτωθι παραγόντων :

(ι) λειτουργίας ἄνευ ἐμφανίσεως ἐλαττωμάτων,

(ιι) ἐμφανίσεως βλάβης, καὶ

(ιιι) ἐμφανίσεως εἰδικῶν συνθηκῶν συνεπείᾳ βλάβης εἰς ἕτερον σύστημα τοῦ σκάφους.

β) Νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἀσφάλεια τῶν ἐπιβαινόντων (π.χ. ἔναντι ἠλεκτροπληξίας) καὶ τοῦ σκάφους (π.χ. ἔναντι πυρκαϊᾶς).

Ἄρθρον 69.

Ἐπιτρεπόμεναι τάσεις καὶ διανομὴ τῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας.

1. Αἱ τάσεις διανομῆς τῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ συνεχὲς ἢ ἐναλλασσόμενον ρεῦμα, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπερβαίνουν

α) 500 βὸλτ διὰ ρεῦμα προοριζόμενον δι' ἰσχύν, διὰ μαγειρεῖα, θέρμανσιν ἢ ἕτερον μόνιμον ἐξοπλισμόν, καὶ

β) 250 βὸλτ διὰ φωτισμόν, ἐνδοσυνεννόησιν κ.λπ.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ δεχθῇ ὑψηλοτέρας τάσεις διὰ πρόωσιν.

3. Διὰ τὴν διανομὴν τῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας δέον νὰ χρησιμοποιοῦνται μονωμένα συστήματα δύο ἢ τριῶν ἀγωγῶν.

4. Ἀπαγορεύεται γενικῶς ἡ γείωσις συστημάτων διανομῆς ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐξαιρέσει συστημάτων διανομῆς ὑπὸ τάσιν μικροτέραν τῶν 55 βὸλτ τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ γειώνωνται ἐπὶ τοῦ σκάφους, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ τηροῦνται αἱ ἀκόλουθοι προϋποθέσεις :

(α) Μελέτη ἐνδεχομένης γαλβανικῆς διαβρώσεως ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας.

(β) Μελέτη τῶν σημείων γειώσεως εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύνανται νὰ δέχωνται ἄνευ κινδύνου τυχὸν ἕτερα ρεύματα.

Τὰ ἀνωτέρω συστήματα ἐπιτρέπεται νὰ χρησιμοποιοῦνται μόνον μέχρι τοὺς πίνακας διανομῆς.

Τὰ τελικὰ ὑποκυκλώματα δέον εἰς πᾶσαν περίπτωσιν νὰ ἔχουν μονωμένην γείωσιν.

5. Τὸ σύστημα γειώσεως ἐπὶ τοῦ σκάφους δύναται νὰ χρησιμοποιῆται διὰ τοὺς ἐκκινητὰς τῶν κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανῶν.

6. Ὁσάκις χρησιμοποιῆται σύστημα διανομῆς διὰ κίνησιν,

θέρμανσιν ἢ φωτισμὸν ἄνευ γειώσεως, δέον νὰ προβλέπεται συσκευὴ ἐλέγχου τῆς ἀντιστάσεως μονώσεως.

Ἄρθρον 70.
Καλώδια καὶ προστατευτικοὶ μηχανισμοί.

1. Ὅλα τὰ ἠλεκτρικὰ καλώδια δέον νὰ εἶναι τουλάχιστον βραδυφλεγοῦς τύπου καὶ καταλλήλως τοποθετημένα εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγεται βλάβη ἢ φθορά των.

2. Τὰ καλώδια τὰ ὁποῖα ἐξυπηρετοῦν τὰς ἀναφερομένας εἰς τὸ ἄρθρον 77 παρ. 4 ὑπηρεσίας δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διέρχωνται διὰ περιοχῶν ἐπικινδύνων διὰ πυρκαϊάν, ὡς χώρους μηχανοστασίου κ.λπ. ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἐξυπηρετοῦν τοὺς χώρους τούτους.

3. Ὅλαι αἱ μεταλλικαὶ θωρακήσεις καὶ ὁ ὁπλισμὸς τῶν καλωδίων δέον νὰ εἶναι ἠλεκτρικῶς συνεχεῖς καὶ γειωμέναι, ἐκτὸς ἐὰν εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις ἡ Ε.Ε.Π. παράσχῃ ἐξαιρέσεις ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης.

4. Αἱ καταλήξεις καὶ συνδέσεις τῶν καλωδίων δέον νὰ λαμβάνουν χώραν εἰς κιβώτια ἑνώσεων.

5. Ἡ Ε.Ε.Π. καθορίζει τὰς εἰδικὰς ἀπαιτήσεις πρὸς ἀποφυγὴν κινδύνου πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως ἐξ αἰτίας βλάβης καλωδίων διερχομένων διὰ περιοχῶν ἐπικινδύνων διὰ πυρκαϊὰν ἢ ἔκρηξιν.

6. Αἱ διατάξεις τροφοδοτήσεως ἐκ τῆς κυρίας πηγῆς καὶ πηγῆς ἀνάγκης τῶν συστημάτων διανομῆς, αἱ ὁποῖαι διέρχονται διὰ μέσου περιοχῆς ἐπικινδύνου διὰ πυρκαϊάν, δέον νὰ διαχωρίζωνται κατακορύφως, καὶ ὁριζοντίως καὶ εἰς ἐπαρκὲς εὖρος.

7. Αἱ βασικαὶ ὑπηρεσίαι δέον νὰ τροφοδοτοῦνται δι' ἰδιαιτέρων προστατευομένων κυκλωμάτων.

8. Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τοῦ ἄρθρου 71 παρ. 1 ὅλα τὰ κυκλώματα δέον νὰ προστατεύωνται ἔναντι βραχυκυκλώματος καὶ ὑπερφορτίσεως. Αἱ συσκευαὶ προστασίας τοῦ κυκλώματος, ἐφ' ὅσον καθίσταται πρακτικῶς δυνατόν, δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημέναι κατὰ τρόπον ὥστε τυχὸν ὑπερφόρτισις ἢ βραχυκύκλωμα νὰ ἀπομονώνῃ μόνον τὸ κύκλωμα τὸ ὁποῖον ἐθίγη.

Ἄρθρον 71.
Πηδαλιουχία καὶ σταθεροποίησις.

1. Ἡ πηδαλιουχία ἢ ἡ σταθεροποίησις τοῦ σκάφους ἢ ἀμφότεραι αἱ ἐν λόγῳ ὑπηρεσίαι ὁσάκις ἐξαρτῶνται βασικῶς ἀπὸ μίαν συσκευήν, τῆς ὁποίας ἡ λειτουργία ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν παροχὴν ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας, δέον νὰ ἐξυπηρετοῦνται ὑπὸ δύο τουλάχιστον ἀνεξαρτήτων κυκλωμάτων τροφοδουμένων ἐκ τοῦ κυρίου πίνακος, μὲ δυνατότητα τροφοδοτήσεως τοῦ ἑνὸς ἐξ αὐτῶν ἐκ τοῦ πίνακος ἀνάγκης. Τὰ κυκλώματα ταῦτα δέον νὰ προστατεύωνται ἔναντι βραχυκυκλώματος καὶ νὰ φέρουν σύστημα ἀναγγελίας ὑπερφορτίσεως.

2. Αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 98 καὶ 100 διὰ τὴν τροφοδότησιν δι' ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἐφαρμόζονται ἀναλόγως.

Ἄρθρον 72.
Φωτισμὸς κύριος καὶ ἀνάγκης.

1. Τὸ σύστημα κυρίου φωτισμοῦ τὸ ὁποῖον παρέχει φωτισμὸν εἰς τοὺς χώρους τοῦ σκάφους οἱ ὁποῖοι εἶναι προσιτοὶ καὶ χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα δέον νὰ τροφοδοτῆται ἐκ τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.

2. Αἱ διατάξεις τοῦ συστήματος κυρίου φωτισμοῦ δέον νὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε τυχὸν πυρκαϊὰ ἢ ἕτερα περιστατικὰ εἰς τὸν χῶρον ἐντὸς τοῦ ὁποίου εὑρίσκεται ἡ κυρία πηγὴ ἐνεργείας νὰ μὴ θέτῃ ἐκτὸς λειτουργίας τὸ σύστημα φωτισμοῦ ἀνάγκης.

3. Ἡ ἔντασις τοῦ συστήματος κυρίου φωτισμοῦ δέον νὰ εἶναι κατάλληλος εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται :

α) ὁ ἔλεγχος ὅλων τῶν βασικῶν μηχανημάτων καὶ διατάξεων,

β) εὐχέρεια ἀναγνώσεως ὅλων τῶν ἐνδεικτικῶν καὶ καταγραφικῶν ὀργάνων,

γ) εὐχέρεια ἀναγνώσεως ὅλων τῶν ἐνδείξεων καὶ ἐπιγραφῶν, καὶ

δ) καλὴ ὁρατότης ἐντὸς τῶν χρησιμοποιουμένων ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος χώρων.

4. Ὁ φωτισμὸς ἀνάγκης δέον νὰ τίθεται αὐτομάτως εἰς λειτουργίαν ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας τροφοδοτήσεως καὶ νὰ εἶναι κατάλληλος διὰ νὰ διευκολύνῃ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ σκάφους ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα.

Ἄρθρον 73.
Ἐγκατάστασις ἠλεκτρικοῦ ἐξοπλισμοῦ.

1. Ὁ ἠλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένος, κατασκευασμένος καὶ ἐγκατεστημένος κατὰ τρόπον ὥστε νὰ εἶναι κατάλληλος διὰ οἱανδήποτε τάσιν μὲ τὴν ὁποίαν προβλέπεται νὰ τροφοδοτηθῇ καὶ νὰ μὴ δημιουργῇ κίνδυνον ἢ προξενῇ ἀτυχήματα εἰς τὸ προσωπικὸν ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας λειτουργίας.

2. Δέον νὰ προβλέπωνται κατάλληλα μέσα διακοπῆς τῆς τροφοδοτήσεως εἰς οἱονδήποτε κύριον ἢ δευτερεῦον κύκλωμα κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π.

3. Ὁ ἠλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένος κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα οἱονδήποτε ἀτύχημα λόγῳ ἐπαφῆς μὲ ἐκτεθειμένα τμήματά του ἢ τμήματα κινούμενα ἢ περιστρεφόμενα ἢ θερμαινομένας ἐπιφανείας αἱ ὁποῖαι θὰ ἠδύναντο νὰ προξενήσουν ἐγκαύματα ἢ νὰ προκαλέσουν πυρκαϊάν.

4. Ὁ ἠλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς δέον νὰ προστατεύεται κατὰ τρόπον ἱκανοποιητικὸν εἰς τρόπον ὥστε νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν ὁ κίνδυνος πυρκαϊᾶς ἢ ἑτέρων ἐπικινδύνων καταστάσεων εἰς περίπτωσιν φθορᾶς του.

5. Ὅλα τὰ ἐκτεθειμένα μεταλλικὰ τμήματα τοῦ ἠλεκτρικοῦ ἐξοπλισμοῦ ἐκ τῶν ὁποίων δὲν προβλέπεται νὰ διέρχεται ρεῦμα, εἰς τὰς περιπτώσεις βλάβης, δέον νὰ εἶναι γειωμένα ἐκτὸς ἐάν :

α) ὁ ἐξοπλισμὸς τροφοδοτεῖται μὲ ρεῦμα μὴ ὑπερβαῖνον τὰ 55 βόλτ ἢ

β) ὁ ἐξοπλισμὸς εἶναι κατασκευασμένος συμφώνως πρὸς τὴν ἀρχὴν τῆς διπλῆς μονώσεως.

6. Τὰ ἐξαρτήματα φωτισμοῦ δέον νὰ εἶναι τοποθετημένα κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα τὴν ὑπερθέρμανσιν τῶν καλωδίων καὶ λοιπῶν γειτνιαζόντων ὑλικῶν.

7. Εἰς ὅλους τοὺς χώρους ὅπου δύνανται νὰ συγκεντροῦνται εὔφλεκτα μίγματα ἡ ἐγκατάστασις ἠλεκτρικοῦ ἐξοπλισμοῦ ἐπιτρέπεται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι οὗτος εἶναι :

(α) ἀναγκαῖος διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν χώρων τούτων,

(β) κατάλληλος διὰ τοὺς χώρους τούτους, καὶ

(γ) ἠλεγμένος δι' ἀσφαλῆ λειτουργίαν ἐντὸς χώρων εἰς τοὺς ὁποίους συγκεντροῦνται ἀτμός, ἀέρια κ.λ.π.

Ἄρθρον 74.
Ἠλεκτρικοὶ πίνακες.

1. Οἱ κύριοι ἠλεκτρικοὶ πίνακες καὶ οἱ τοιοῦτοι ἀνάγκης δέον ὅπως εἶναι :

α) Σχεδιασμένοι καὶ κατασκευασμένοι εἰς τρόπον ὥστε ὁ ἐξοπλισμὸς νὰ τοποθετῆται εὐχερῶς.

β) Εἶναι προστατευμένοι περιφερειακῶς.

γ) Φέρουν ὅλα τὰ ἐκτεθειμένα τμήματά των εἰς τὴν ὀπισθίαν πλευράν των.

δ) Φέρουν ἐνδεικτικὰς ἐπιγραφὰς διὰ τὴν προστασίαν τοῦ προσωπικοῦ.

2. Ὁ ἠλεκτρικὸς πίναξ ἀνάγκης δέον νὰ εἶναι τοποθετημένος πλησίον τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀνάγκης καὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν παρ. 1, 2 καὶ 3 τοῦ ἄρθρου 77.

Ἄρθρον 75.
Συστοιχίαι συσσωρευτῶν.

1. Αἱ συστοιχίαι συσσωρευτῶν δέον νὰ εἶναι καταλλήλως τοποθετημέναι ἐντὸς διαμερισμάτων εἰδικῶς διευθετημένων καὶ ἀεριζομένων ἐπαρκῶς.

2. Αἱ χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν ἐκκίνησιν τῶν κυρίων μηχανῶν καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων συστοιχίαι συσσωρευτῶν δέον νὰ τοποθετοῦνται εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἐντὸς ἀεροστεγῶν κιβωτίων ἀεριζομένων κεχωρισμένως.

3. Εἰς τοὺς χώρους ὅπου εὑρίσκονται συστοιχίαι συσσωρευτῶν, ἀπαγορεύεται ἡ ἐγκατάστασις ἠλεκτρικοῦ ἢ ἑτέρου ἐξοπλισμοῦ ὁ ὁποῖος συνιστᾶ πηγὴ ἀναφλέξεως εὐφλέκτων ἀερίων.

4. Ἐὰν αἱ χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν ἐκκίνησιν τῶν κυρίων μηχανῶν καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων συσσωρευτῶν εἶναι τοποθετημέναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 76 παρ. 1, 2, 3 καὶ ἔχουν ἐπιπρόσθετον χωρητικότητα συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 76 παρ. 4 καὶ 5, ἡ Ε.Ε.Π. δύναται εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις νὰ ἐπιτρέψη τὴν χρῆσιν τῶν συστοιχιῶν τούτων καὶ ὡς πηγῆς ἐνεργείας ἀνάγκης, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ πληροῦνται αἱ λοιπαὶ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 77 ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητά των.

Ἄρθρον 76.

Κυρία πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας.

1. Ἕκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, εἰς τὸ ὁποῖον ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια ἀποτελεῖ τὸ μοναδικὸν μέσον λειτουργίας τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν, μηχανημάτων καὶ ἀναγκαίων διατάξεων διὰ τὴν φυσιολογικὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους καὶ τὴν διατήρησιν καταλλήλων συνθηκῶν ἐνδιαιτήσεως, δέον νὰ διαθέτη δύο τουλάχιστον κυρίας πηγὰς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας.

2. Αἱ κύριαι πηγαὶ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας δύνανται νὰ εἶναι :

α) Γεννήτριαι κινούμεναι ὑπὸ ἀνεξαρτήτων μηχηνημάτων ἢ

β) γεννήτριαι κινούμεναι ὑπὸ τῶν κυρίων μηχανῶν ἢ

γ) συστοιχίαι συσσωρευτῶν ἢ

δ) συνδυασμὸς τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων.

3. Αἱ κύριαι πηγαὶ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας δέον νὰ εἶναι σχεδιασμέναι κατὰ τρόπον ὥστε :

α) Νὰ λειτουργοῦν κανονικῶς ὅταν εἶναι ἀνεξάρτητοι ἢ συνδεδεμέναι μεταξὺ των, ὁσάκις προβλέπεται τοιαύτη σύνδεσις,

β) Βλάβη εἰς μίαν ἐξ αὐτῶν νὰ μὴ ἐπηρεάζῃ τὴν λειτουργίαν τῶν ἑτέρων, αἱ ὁποῖαι δέον νὰ καλύπτουν ὅλα τὰ βασικὰ φορτία, καὶ

γ) Ἡ τάσις καὶ συχνότης εἰς ὅλας τὰς βασικὰς ὑπηρεσίας νὰ τηρῆται ἐντὸς τῶν ὁρίων διὰ τὰ ὁποῖα ἔχει σχεδιασθῆ ὁ ἐξοπλισμὸς κατὰ τὴν διάρκειαν οἱασδήποτε συνθήκης λειτουργίας.

4. Ἡ σχεδίασις τῶν κατὰ τὰς παρ. 2 καὶ 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου κυρίων πηγῶν ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ τροφοδότησις τῶν ὑπηρεσιῶν αἱ ὁποῖαι συμβάλλουν εἰς οἱανδήποτε συνθήκη λειτουργίας τοῦ σκάφους.

5. Ὅταν αἱ ἀνωτέρω πηγαὶ ἐνεργείας λειτουργοῦν συγχρόνως δέον νὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ παρέχουν τὴν ἀναγκαίαν ἐνέργειαν διὰ τὴν διατήρησιν τῶν καταλλήλων συνθηκῶν ἐνδιαιτήσεως καὶ δι' οἱανδήποτε συνθήκην λειτουργίας τοῦ σκάφους.

6. Εἰς περίπτωσιν βλάβης οἱασδήποτε ἐκ τῶν ἀνωτέρω πηγῶν ἐνεργείας, αἱ ἀπομένουσαι τοιαῦται δέον νὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ τροφοδοτοῦν ὅλας τὰς ὑπηρεσίας τὰς ὁποίας ἡ Ε.Ε.Π. ἤθελε κρίνει ἀναγκαίας διὰ τὴν πρόωσιν, πηδαλιουχίαν, ἐξάντλησιν κυτῶν, πυρασφάλειαν, στοιχειώδη ἐνδοσυνεννόησιν καὶ ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐαν τοῦ σκάφους, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἐκκινήσεως τῶν κυρίων προωστηρίων μηχανῶν ἀπὸ τὴν κατάστασιν ἀκινησίας.

7. Ἐὰν ὡς κύριαι πηγαὶ ἐνεργείας χρησιμοποιοῦνται μόνον συστοιχίαι συσσωρευτῶν ἢ συνδυασμὸς τούτων μὲ γεννητρίας, ἡ χωρητικότης τῶν συστοιχιῶν δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ τὴν τροφοδότησιν ὅλων τῶν ὑπηρεσιῶν αἱ ὁποῖαι ἀναφέρονται εἰς τὴν παρ. 6 τοῦ παρόντος ἄρθρου, διὰ περίοδον καθοριζομένην ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἐν σχέσει μὲ τὴν περιοχὴν ναυσιπλοΐας τοῦ σκάφους.

8. Ὁσάκις, ὡς κύριαι πηγαὶ ἐνεργείας, χρησιμοποιοῦνται συστοιχίαι συσσωρευτῶν, δέον νὰ προβλέπωνται κατάλληλοι διατάξεις φορτίσεως των εἰς διάστημα, δι' ἕκαστον συσσωρευτήν, μικρότερον τῶν 8 ὡρῶν. Ἡ φόρτισις δέον νὰ ἐπιτυγχάνεται διὰ γεννητρίας κινουμένης εἴτε ὑπὸ τῆς κυρίας μηχανῆς εἴτε δι' ἰδίων μέσων. Διὰ πολὺ μικροὺς πλόας ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐγκρίνη μικροτέρας ἀποδόσεις φορτίσεως.

9. Αἱ διατάξεις φορτίσεως τῶν συσσωρευτῶν δέον νὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ ἐπιτρέπεται ἡ τροφοδότησις ἀνεξαρτήτως ἐὰν οὗτοι τελοῦν ἢ μὴ ὑπὸ φόρτισιν.

Ἄρθρον 77.

Πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀνάγκης.

1. Ἕκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ φέρῃ αὐτόματον πηγὴν ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀνάγκης, τοποθετημένην εἰς θέσιν εὑρισκομένην ὑπεράνω τῆς ἰσάλου γραμμῆς, ὡς αὕτη καθορίζεται εἰς Κεφάλαιον Δ' διὰ τὴν περίπτωσιν βλάβης.

2. Ἡ τροφοδότησις τῆς ἐνεργείας ἀνάγκης δέον νὰ ἐπιτυγχάνεται αὐτομάτως καὶ εἰς χρόνον μὴ ὑπερβαίνοντα τὰ 20 δευτερόλεπτα.

3. Ἡ θέσις τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀνάγκης δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι ἡ πυρκαϊὰ ἢ ἑτέρα σοβαρὰ βλάβη ἐντὸς τοῦ χώρου ὅπου εὑρίσκεται ἡ κυρία πηγὴ ἐνεργείας ἢ ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου δὲν θὰ ἐπηρεάση τὴν τροφοδότησιν καὶ διανομὴν τῆς ἐνεργείας ἀνάγκης.

4. Ἡ πηγὴ ἐνεργείας ἀνάγκης δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ συγχρόνως τὰς ἀκολούθους ὑπηρεσίας :

α) Διὰ περίοδον 2 ὡρῶν, φωτισμὸν ἀνάγκης εἰς

(ι) τοὺς χώρους στοιβασίας τῶν σωστικῶν μέσων

(ιι) τὰς ὁδοὺς διαφυγῆς καὶ σημεῖα ἐπιβιβάσεως

(ιιι) τὰ διαμερίσματα ἐπιβατῶν

(ιν) τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸν χῶρον τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀνάγκης

(ν) τοὺς σταθμοὺς ἐλέγχου

(νι) τοὺς χώρους στοιβασίας τῶν μέσων πυρασφαλείας, καὶ

(νιι) τὸ πηδάλιον.

β) Διὰ περίοδον 2 ὡρῶν :

(ι) τοὺς κυρίους φανοὺς ναυσιπλοΐας

(ιι) τὰ μέσα ἐνδοσυνεννοήσεων πρὸς τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα

(ιιι) τὰ συστήματα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς καὶ γενικοῦ συναγερμοῦ, καὶ

(ιν) τοὺς τηλεχειριζομένους μηχανισμοὺς τῶν συστημάτων κατασβέσεως πυρκαϊᾶς ἐὰν ταῦτα εἶναι ἠλεκτρικά.

γ) Διὰ περίοδον 4 ὡρῶν διακοπτομένης λειτουργίας :

(ι) τὴν σειρῆνα τοῦ σκάφους ἐὰν αὐτὴ εἶναι ἠλεκτρική, καὶ

(ιι) τὸν μόνιμον προβολέα ἐὰν δὲν τροφοδοτῆται ὑπὸ ἰδίων συσσωρευτῶν.

δ) Διὰ περίοδον 4 ὡρῶν :

(ι) τὰς συσκευὰς ραδιοεπικοινωνιῶν τὰς ὁποίας θὰ καθορίσῃ ἡ Ε.Ε.Π. ἐκτὸς ἐὰν αὗται τροφοδοτοῦνται ὑπὸ ἰδιαιτέρων συσσωρευτῶν.

(ιι) τὰ στοιχειώδη ἠλεκτρικὰ ὄργανα καὶ ἐλέγχους διὰ τὴν πρόωσιν τῶν μηχανῶν, ἐὰν δὲν τροφοδοτοῦνται ὑπὸ ἰδιαιτέρων μέσων.

5. Τὸ σύστημα φωτισμοῦ ἀνάγκης δέον νὰ εἶναι τοιοῦτον ὥστε ἔκρηξις πυρκαϊᾶς ἢ ἐμφάνισις ἑτέρου περιστατικοῦ ἐντὸς τῶν χώρων εἰς τοὺς ὁποίους εὑρίσκεται ἡ πηγὴ ἐνεργείας ἀνάγκης νὰ μὴ θέτῃ τοῦτο ἐκτὸς λειτουργίας.

6. Ἡ πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀνάγκης δύναται νὰ εἶναι συστοιχία συσσωρευτῶν ἢ γεννήτρια κινουμένη δι' ἰδίων μέσων καὶ τροφοδοτουμένη διὰ καυσίμου ἰδιαιτέρας δεξαμενῆς.

7. Ἡ συστοιχία συσσωρευτῶν δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ παρέχῃ τὸ φορτίον ἀνάγκης, ἐκφορτιζομένη μὲ σταθερὰν τάσιν ἢ τουλάχιστον μὲ $\pm 12\,\%$ τῆς ὀνομαστικῆς τάσεως.

8. Εἰς τὴν θέσιν ἐλέγχου τοῦ σκάφους δέον νὰ ὑφίσταται ἐνδεικτικὸν ὄργανον ἐμφαῖνον ἐὰν ἡ συστοιχία συσσωρευτῶν ἀνάγκης τελῇ ὑπὸ ἐκφόρτισιν ἢ ἐὰν ἡ γεννήτρια ἀνάγκης εἶναι ἐν λειτουργίᾳ.

9. Τὸ σύστημα ἀνάγκης δέον νὰ λειτουργῇ ἱκανοποιητικῶς ὑπὸ τὰς δυσμενεστάτας προβλεπομένας συνθήκας καὶ νὰ περιλαμβάνῃ μηχανισμοὺς ἐλέγχου τῶν αὐτομάτων διατάξεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Θ'.

Πυρασφάλεια.

Ἄρθρον 78.

Ὁρισμοί.

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νοεῖται :

α) Περιοχαὶ ἐπικίνδυνοι διὰ πυρκαϊάν : Τὰ διαμερίσματα πρὸς τὰ ὁποῖα ἡ γειτνίασις μὲ καύσιμα ὑλικὰ ἢ εὔφλεκτα ὑγρὰ καὶ δυναμικὰς πηγὰς ἐναύσεως (ἠλεκτρικὸς ἐξοπλισμός, θερμαὶ ἐπιφάνειαι κλπ.) δύναται νὰ προκαλέσουν ἔναρξιν πυρκαϊᾶς (χῶροι μηχανοστασίου κλπ.)

β) Σταθμοὶ ἐλέγχου : Οἱ χῶροι οἱ ὁποῖοι περιέχουν κύρια ὄργανα ἐλέγχου καὶ ὄργανα ἐλέγχου ἀνάγκης κυρίους ἢ δευτερεύοντας, τὰς τηλεπικοινωνιακὰς ἐγκαταστάσεις ἢ κύριον ἐξοπλισμὸν ναυσιπλοΐας ἢ τὴν πηγὴν ἐνεργείας ἀνάγκης ἢ οἱ χῶροι εἰς τοὺς ὁποίους εὑρίσκεται συγκεντρωμένος ὁ ἐξοπλισμὸς ἐλέγχου πυρασφαλείας.

γ) Χῶροι εἰδικῆς κατηγορίας : Οἱ κλειστοὶ χῶροι οἱ ὁποῖοι προορίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν αὐτοκινήτων μὲ καύσιμα εἰς τὰς δεξαμενάς των διὰ τὴν κίνησίν των, εἰς τοὺς ὁποίους τὰ αὐτοκίνητα δύνανται νὰ εἰσέρχωνται καὶ ἐξέρχωνται δι' ἰδίων μέσων καὶ οἱ ὁποῖοι εἶναι προσπελάσιμοι ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας.

δ) «Τυποποιημένη Δοκιμὴ πυρὸς» εἶναι ἡ δοκιμὴ κατὰ τὴν ὁποίαν δείγματα διαφραγμάτων ἐκτίθενται ἐντὸς δοκιμαστικοῦ κλιβάνου εἰς θερμοκρασίας ἀνταποκρινομένας περίπου πρὸς τὴν τυποποιημένην καμπύλην χρόνου - θερμοκρασίας. Τὰ δείγματα θὰ ἔχουν ἐκτεθειμένην ἐπιφάνειαν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 4,65 τετραγ. μέτρων καὶ ὕψος (ἢ μῆκος ἐπὶ καταστρωμάτων) 2,44 μέτρων, θὰ προσομοιάζουν ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερον πρὸς τὴν ἐπιδιωκομένην κατασκευὴν καὶ θὰ περιλαμβάνουν ὅπου τοῦτο εἶναι ἀναγκαῖον τουλάχιστον ἕναν ἁρμόν. Ἡ τυποποιημένη καμπύλη χρόνου - θερμοκρασίας καθορίζεται διὰ μίας γραφικῆς παραστάσεως συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα σημεῖα :

Εἰς	τὸ	τέλος	τῶν 5	πρώτων	λεπτῶν	538°C
»	»	»	» 10	»	»	704°C
»	»	»	» 30	»	»	843°C
»	»	»	» 60	»	»	927°C

ε) «Ἄκαυστον ὑλικὸν» σημαίνει ὑλικόν, τὸ ὁποῖον δὲν καίγεται οὔτε ἀποδίδει εὐφλέκτους ἀτμοὺς εἰς ἀρκετὴν ποσότητα δι' αὐτανάφλεξιν, ὅταν θὰ θερμανθοῦν εἰς θερμοκρασίαν περίπου 750°C τούτου κρινομένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς πρὸς ἱκανοποίησίν της, κατόπιν τῆς χρησιμοποιήσεως μιᾶς ἐκ τῶν καθιερωμένων διαδικασιῶν δοκιμῆς. (*)

Οἱονδήποτε ἕτερον ὑλικὸν εἶναι καύσιμον ὑλικόν.

στ) «Χάλυψ ἢ ἄλλο ἰσοδύναμον ὑλικόν». Ὅπου ἀπαντᾶται ἡ φράσις «χάλυψ ἢ ἄλλο ἰσοδύναμον ὑλικόν» αἱ λέξεις «ἰσοδύναμον ὑλικόν» σημαίνουν πᾶν ὑλικὸν τὸ ὁποῖον, ἀφ' ἑαυτοῦ ἢ κατόπιν γενομένης μονώσεως παρουσιάζει ἰδιότητας κατασκευαστικὰς καὶ ἀντοχῆς ἰσοδυνάμους πρὸς τὰς τοῦ χάλυβος κατὰ τὸ τέλος τῆς ἐφαρμοζομένης ἐκθέσεως εἰς τὸ πῦρ τῆς τυποποιημένης δοκιμῆς πυρὸς (π.χ. τὸ ἀλουμίνιον μετὰ καταλλήλου μονώσεως).

ζ) «Χαμηλὴ ἐξάπλωσις φλογὸς» σημαίνει ὅτι ἡ οὕτω περιγραφομένη ἐπιφάνεια θὰ ἀνθίσταται ἐπαρκῶς εἰς τὴν ἐξάπλωσιν τῆς φλογός, τούτου καθοριζομένου διὰ καταλλήλου τρόπου δοκιμῆς εἰς τὴν ἐξάπλωσιν τῆς φλογός, τούτου καθοριζομένου διὰ καταλλήλου τρόπου δοκιμῆς τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

η) «Σημεῖον ἀναφλέξεως» σημαίνει τὸ σημεῖον ἀναφλέξεως τὸ ὁποῖον προσδιορίζεται ὑπὸ μιᾶς ἐγκεκριμένης συσκευῆς δοκιμῆς κλειστοῦ δοχείου.

(*) Γίνεται μνεία τῆς Συστάσεως ἥτις υἱοθετήθη ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ διὰ τῆς Ἀποφάσεως Α. 270 (νιιι) ἐπὶ τῶν μεθόδων Δοκιμῆς διὰ τὴν πιστοποίησιν ὑλικῶν ναυτικῶν κατασκευῶν ὡς ἀκαύστων.

Ἄρθρον 79.

Γενικαὶ διατάξεις.

Διὰ τὴν διατήρησιν τῶν προβλεπομένων ἐπιπέδων πυρασφαλείας δέον νὰ πληροῦνται αἱ ἀκόλουθοι προϋποθέσεις :

1. Εἰς περίπτωσιν ἐντοπισμοῦ πυρκαϊᾶς τὸ πλήρωμα δέον νὰ εἶναι ἱκανὸν νά :

α) θέσῃ εἰς ἄμεσον λειτουργίαν τὰ πυροσβεστικὰ μέσα,

β) ἐνημερώσῃ ἀμέσως τὸν λιμένα ἐκκινήσεως περὶ τοῦ περιστατικοῦ,

γ) λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τυχὸν ἀναγκαίαν ἐγκατάλειψιν τοῦ σκάφους.

2. Ἡ χρῆσις καυσίμου μὲ σημεῖον ἀναφλέξεως κάτω τῶν 43°C δὲν συνιστᾶται. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν καυσίμου μὲ χαμηλότερον σημεῖον ἀναφλέξεως, οὐχὶ ὅμως κάτω τῶν 38°C, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ καθορίσῃ τὰ ἐπιπρόσθετα, κατὰ τὴν κρίσιν της, μέτρα ἀσφαλείας πρὸς ἀποφυγὴν κινδύνων πυρκαϊᾶς καὶ ἐκρήξεως.

3. Τὰ μέλη τοῦ πληρώματος δέον νὰ εἶναι καλῶς ἐκπαιδευμένα διὰ νὰ ἐνεργοῦν ἀποτελεσματικῶς ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς καὶ ἐκτελοῦνται συχνὰ γυμνάσια πυρκαϊᾶς.

4. Ἡ συντήρησις καὶ αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του, διενεργοῦνται κατὰ τὰς ὁδηγίας τοῦ κατασκευαστοῦ καὶ τὰς τυχὸν συμπληρωματικὰς ὁδηγίας τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 80.

Πυρίμαχος προστασία.

1. Τὸ σκάφος δέον νὰ κατασκευάζεται δι' ἐγκεκριμένων ἀκαύστων ὑλικῶν ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν ἑτέρων ὑλικῶν ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ καθορίσῃ ἐπιπροσθέτως ἀπαιτήσεις πρὸς ἐξασφάλισιν ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς καὶ πυρασφαλείας.

2. Περιοχαὶ ἐπικίνδυνοι διὰ πυρκαϊὰν δέον νὰ περικλείωνται ὑπὸ πυριμάχων ὑποδιαιρέσεων πληρουσῶν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρ. 4 τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ ἔχουν ἱκανοποιητικὴν κατασκευαστικὴν ἀντοχήν. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ παράσχῃ ἐξαιρέσεις ἐκ τῆς ἐν λόγῳ ὑποχρεώσεως ἐὰν κρίνῃ ὅτι δὲν τυγχάνει ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει ἀναγκαία.

3. Σταθμοὶ ἐλέγχου, χῶροι στοιβασίας σωστικῶν μέσων, ὁδοῦ διαφυγῆς καὶ χῶροι ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν, δέον ὅπως κατὰ τὸ δυνατὸν μὴ γειτνιάζουν μὲ περιοχὰς ἐπικινδύνους διὰ πυρκαϊάν. Ἡ Ε.Ε.Π. καθορίζει τὴν πυρίμαχον προστασίαν τῶν ἐν λόγῳ χώρων σταθμῶν ἐλέγχου.

4. Αἱ πυρίμαχοι ὑποδιαιρέσεις δέον νὰ εἶναι κατὰ προτίμησιν κατασκευασμέναι μὲ ἄκαυστα ὑλικὰ ὅμως ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν ἄλλων καταλλήλων μεμονωμένων ὑλικῶν τὰ ὁποῖα θὰ δύνανται νὰ ἐμποδίζουν τὴν δι' αὐτῶν διέλευσιν φλογῶν καὶ καπνοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τυποποιημένης δοκιμῆς πυρὸς καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἴσον ἢ μεγαλύτερον τῶν 30 λεπτῶν.

5. Γενικῶς, ἡ πυρίμαχος καὶ ἡ ἀκουστικὴ μόνωσις θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἀπὸ ἄκαυστα ὑλικά.

6. Ὅλαι αἱ ὀροφαὶ καὶ ἐσωτερικαὶ ἐπενδύσεις θὰ πρέπε' νὰ κατασκευάζωνραι ἐξ ἀκαύστων ὑλικῶν. Διὰ τὰ ἐξωτερικὰ τοιχώματα εἶναι δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθοῦν καύσιμα ὑλικὰ τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν πάχος μεγαλύτερον τῶν 1,5 χιλιοστῶν καὶ νὰ ἔχουν χαρακτηριστικὰ «χαμηλῆς ἐξαπλώσεως φλογός.»

7. Ἡ ἐπίπλωσις (ὁ ἐξοπλισμὸς) τοῦ σκάφους πρέπει νὰ κατασκευάζεται ἀπὸ ἄκαυστα ὑλικά. Ἐν τούτοις τὰ ὑλικὰ ποὺ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐπίστρωσιν καὶ τὸν εὐπρεπισμὸν εἶναι δυνατὸν νὰ εἶναι καύσιμα ὑλικὰ ἀλλὰ θὰ πρέπει νὰ ἔχουν χαρακτηριστικὸ «χαμηλῆς διαδόσεως φλογός».

8. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψη τὴν χρῆσιν ἄλλων ὑλικῶν ἐκτὸς ἐκείνων ἅτινα δὲν συμπεριλαμβάνονται εἰς τὰς παραγράφους 5,6,7 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφ' ὅσον διαπιστώση ὅτι οἱ ἐπιπρόσθετες διαφυλάξεις λαμβάνονται ,διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἀσφαλείας ἔναντι πυρκαϊᾶς.

Ἄρθρον 81.
Συστήματα ἀνιχνεύσεως καὶ κατασβέσεως πυρκαϊῶν.

1. Αἱ ἐπικίνδυνοι διὰ πυρκαϊὰν περιοχαὶ δέον νά:

α) διαθέτουν ἐγκεκριμένου τύπου αὐτόματον σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς, τὸ ὁποῖον θὰ δύναται νὰ παρέχη ἔνδειξιν εἰς τὸν σταχθμὸν ἐλέγχου περὶ τοῦ χώρου ἐντὸς τοῦ ὁποίου ἐξεράγη πυρκαϊά, ὑπὸ ὅλας τὰς συνθήκας φυσιολογικῆς λειτουργίας τῶν ἐγκαταστάσεων.

β) Προστατεύωνται μὲ ἐγκεκριμένου τύπου τηλεχειριζόμενον, μόνιμον, ταχείας ἐνεργείας σύστημα κατασβέσεως κατάλληλον διὰ τὴν φύσιν τῆς πυρκαϊᾶς ἡ ὁποία ἐνδέχεται, νὰ ἐκραγῆ εἰς τοὺς χώρους τούτους. Ἀναλόγως τῆς ἀποδοτικότητος καὶ τῶν ἰδιαιτέρων χαρακτηριστικῶν τοῦ συστήματος τηλεχειρισμοῦ, δύναται ἡ Ε.Ε.Π. νὰ ἀπαιτήση τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ συστήματος ἐπιτοπίου χειρισμοῦ.

2. Οἱ στοθμοὶ ἐλέγχου, χῶροι ἐνδιαιτήσεως καὶ ἐπικίνδυνοι διὰ πυρκαϊὰν περιοχαί, δέον νὰ διαθέτουν φορητοὺς πυροσβεστῆρας, εἰς ἀριθμὸν καὶ εἶδος καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π., δυναμένους νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀμέσως.

3. Δέον νὰ διατίθενται ἀντλίαι πυρκαϊᾶς ὕδατος, τροφοδοτοῦσαι ἐπαρκεῖς εἰς ἀριθμὸν λήψεις πυρκαϊᾶς ἑκάστης ἐφοδιασμένης μὲ ὀθόνινο σωλῆνα καὶ ἀκροσωληνίων, ὥστε μία προβολὴ ὕδατος νὰ δύναται νὰ φθάση εἰς οἱονδήποτε σημεῖον τοῦ πλοίου.

4. Εἰς τοὺς χώρους εἰδικῆς κατηγορίας θὰ διατίθεται αὐτόματον σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς.

5. Ἐὰν χρησιμοποιῆται τὸ αὐτὸ αὐτόματον σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἐπικινδύνων διὰ πυρκαϊὰν περιοχῶν καὶ τῶν λοιπῶν χώρων, τὰ ἠλεκτρικὰ δίκτυα πρὸς τὰ ὁποῖα συνδέονται οἱ ἀνιχνευταὶ δέον νὰ εἶναι ἀνεξάρτητα.

Ἄρθρον 82.
Χῶροι εἰδικῆς κατηγορίας.

1. Ἕκαστος χῶρος εἰδικῆς κατηγορίας δέον ὅπως, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. εἶναι ἐφωδιασμένος μὲ ἕνα ἐκ τῶν ἀκολούθων συστημάτων κατασβέσεως πυρκαιᾶς ἀναλόγως τοῦ μεγέθους του καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὀχημάτων τὰ ὁποῖα δύναται νὰ περιλάβη:

(α) Ἐγκεκριμένου τύπου, μόνιμον σύστημα ραντίσεως δι' ὕδατος κατάλληλον διὰ χειροκίνητον ἢ αὐτόματον λειτουργίαν δυνάμενον νὰ προστατεύη οἱονδήποτε σημεῖον τοῦ χώρου.

(β) Ἐγκεκριμένου τύπου σύστημα κατασβέσεως πυρκαιᾶς δι' ἀερίου κατάλληλον διὰ πυρκαιὰς ὑγρῶν καυσίμων.

(γ) Ἐγκεκριμένου τύπου σύστημα δυνάμενον νὰ παραγάγη ἀφρὸν ὑψηλῆς ἐκτονώσεως εἰς σημαντικὰς ποσότητας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ προστασία οἱουδήποτε σημείου τοῦ χώρου

(δ) Ἡμιφορητοὺς πυροσβεστῆρας δυναμένους νὰ χρησιμοροιηθοῦν ταχέως διὰ τὴν προστασίαν τοῦ χώρου ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ ὑφίστανται δύο τοιοῦτοι πυροσβεστῆρες ἐφ' ὅσον ὁ χῶρος οὗτος εἶναι μικρότερος τῶν 32 M^2

2. Τὰ ὑπὸ στοιχεῖα (α), (β) καὶ (γ) συστήματα τῆς ἀνωτέρω παραγράφου δέον ὅπως εἶναι ἱκανὰ νὰ χειρίζωνται ἐκ θέσεως ἐκτὸς τοῦ χώρου.

3. Ὁ ἐξοπλισμὸς ὁ ὁποῖος δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς πηγὴ ἀναφλέξεως εὐφλέκτων ἀερίων, καὶ εἰδικώτερον ὁ ἠλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς εἰς τοὺς χώρους τούτους δέον νὰ τοποθετῆται εἰς ὕψος τουλάχιστον 0,45 μέτρων ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος.

4. Οἱ χῶροι εἰδικῆς κατηγορίας δέον νὰ μονοῦνται ἐκ τοῦ διαμερίσματος κυβερνήσεως τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν καὶ τῶν διόδων διαφυγῆς καθ' ὅσον καθίσταται πρακτικῶς δυνατόν.

Ἄρθρον 83.
Χειρισμὸς συστημάτων ἐλέγχου

Ὁ χειρισμὸς τῶν συστημάτων ἐλέγχου τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὰ ἄρθρα 81 παρ. 1 85 παρ. 3 καὶ 86 παρ. 3, δέον νὰ εἶναι εὐχερής Τὰ συστήματα ταῦτα δέον νὰ εἶναι συγκεκριμένα εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν καὶ κατὰ προτίμησιν εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγχου

Ἄρθρον 84.
Πυρασφάλεια χώρων φορτίων

Ἡ ΕΕΠ λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὸν τύπον τοῦ σκάφους τὸ μέγεθος αὐτοῦ τοὺς ἐκτελουμένους πλόας καὶ τυχὸν ἑτέρας εἰδικὰς συνθήκας, καθορίζει ποῖαι ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ ἄλλες τινὲς διατάξεις τοῦ εἰδικοῦ Κανονισμοῦ περὶ πυροσβεστικῶν μέσων τῶν πλοίων δέον νὰ ἐφαρμόζωνται διὰ τὴν ἔναντι πυρκαιᾶς προστασίαν τῶν χώρων φορτίου

Ἄρθρον 85
Δεξαμεναὶ καὶ συστήματα καυσίμων καὶ ἑτέρων εὐφλέκτων ὑγρῶν

1. Αἱ δεξαμεναὶ αἱ ὁποῖαι περιέχουν καύσιμα καὶ ἕτερα εὔφλεκτα ὑγρα δέον νὰ διαχωρίζωνται ἀπὸ τοὺς χώρους ἐπιβατῶν πληρώματος καὶ ἀποσκευῶν διὰ μέσων κλεισίματος στεγανῶν εἰς τὴν δίοδον ἀτμῶν ἢ διὰ στεγανῶν κενῶν χώρων καταλλήλως ἀεριζομένων καὶ στραγγιζομένων.

2. Καθ' ὅσον καθίσταται πρακτικῶς δυνατὸν αἱ ἀνωτέρω δεξαμεναὶ δὲν θὰ κεῖνται ἐντὸς ἢ πλησίον περιοχῶν ἐπικινδύνων διὰ πυρκαϊάν. Ἐὰν κεῖνται ἐντὸς ἢ πλησίον τῶν ἀνωτέρω χώρων δέον νὰ εἶναι κατασκευασμέναι ἐκ χάλυβος ἢ ἑτέρου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

3. Δέον νὰ προβλέπωνται μέσα διακοπῆς τῆς ροῆς εὐφλέκτων ὑγρῶν εἰς περιοχὰς ἐπικινδύνους διὰ πυρκαϊάν. Τὰ μέσα ταῦτα καὶ ὁ ἔλεγχος αὐτῶν δέον νὰ κεῖνται ἐκτὸς τῶν ἐπικινδύνων διὰ πυρκαϊὰν περιοχῶν. Ἡ ἀπομένουσα ἐντὸς σωλήνων, φίλτρων κλπ. ποσότης πετρελαίου εἰς τοιαύτας περιοχὰς δέον νὰ περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν.

4. Αἱ σωληνώσεις, ἐπιστόμια καὶ σύνδεσμοι διὰ τῶν ὁποίων διέρχονται εὔφλεκτα ὑγρὰ δέον νὰ εἶναι κατασκευασμένοι ἐκ χάλυβος ἢ ἑτέρου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ τὸ ὁποῖον ἤθελε ἐγκρίνει ἡ Ε.Ε.Π. λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὴν ἀντοχήν του εἰς τὸ πῦρ καὶ τὴν γενικωτέραν ἀντοχήν του ἐν σχέσει πρὸς τὴν πίεσιν τὴν ὁποίαν θὰ δέχεται καὶ τοὺς χώρους εἰς τοὺς ὁποίους θὰ εὑρίσκεται. Καθ' ὅσον καθίσταται πρακτικῶς δυνατόν, δέον νὰ ἀποφεύγεται ἡ χρῆσις εὐκάμπτων σωληνώσεων ἐκτὸς ἐὰν τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 86.
Ἀερισμός.

1. Οἱ χῶροι εἰς τοὺς ὁποίους δύνανται νὰ συγκεντρωθοῦν εὔφλεκτα ἀέρια δέον νὰ διαθέτουν ἀποδοτικὸν σύστημα ἀερισμοῦ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ε.Ε.Π.

2. Εἰς τὰς ἐπικινδύνους διὰ πυρκαϊὰν περιοχὰς καὶ εἰς ἑτέρους χώρους τοὺς ὁποίους δύναται νὰ καθορίση ἡ Ε.Ε.Π., ὁ ἔλεγχος καὶ τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων ἀερισμοῦ δέον νὰ εἶναι δυνατὸς ἐκ θέσεως ἐκτὸς τῶν χώρων καὶ ἐὰν κρίνεται ἀναγκαῖον καὶ ἐκ θέσεως ἐντὸς αὐτῶν.

3. Όλοι οἱ ἀνεμιστῆρες δέον νὰ διαθέτουν σύστημα διακοπῆς τῆς λειτουργίας των ἐκ θέσεως ἐκτὸς τῶν χώρων τοὺς ὁποίους ἐξυπηρετοῦν.

4. Περιοχαὶ ἐπικίνδυνοι διὰ πυρκαϊὰν δέον νὰ διαθέτουν ἰδιαίτερα συστήματα καὶ ἀγωγοὺς ἀερισμοῦ. Ἀγωγοὶ ἀερισμοῦ ἐξυπηρετοῦντες ἐπικινδύνους διὰ πυρκαϊὰν περιοχὰς δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διέρχωνται διὰ μέσου ἑτέρων χώρων καὶ ἀντιστρόφως. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ μὴ ἀπαιτήση ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῆς παρούσης παραγράφου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι οἱ ἀγωγοὶ οὗτοι εἶναι κατασκευασμένοι ἐκ τοῦ αὐτοῦ πυριμάχου ὑλικοῦ καὶ ὅτι εἰς τὰ διαφράγματα τὰ ὁποῖα διαπερνοῦν ὑφίσταται κατάλληλος μόνωσις ἢ αὐτόματοι διακόπται ἀέρος.

5. Εἰς τοὺς χώρους εἰδικῆς κατηγορίας, δέον νὰ καθίσταται δυνατὴ ἐναλλαγὴ τοῦ ἀέρος δεκάκις τουλάχιστον ἀνὰ ὥραν. Οἱ χῶροι οὗτοι δέον ἐπιπροσθέτως νὰ διαθέτουν μέσα εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγχου παρέχοντα ἔνδειξιν τυχὸν βλάβης ἢ μειώσεως τῆς ἀποδόσεως τοῦ συστήματος ἀερισμοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι'
Σωστικὰ μέσα.

Ἄρθρον 87.
Γενικαὶ διατάξεις.

1. Ἕκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ διαθέτη κατάλληλα καὶ ἐπαρκῆ σωστικὰ μέσα δι' ὅλους τοὺς ἐπιβαίνοντας.

2. Τὸ εἶδος καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνωτέρω σωστικῶν μέσων, καθορίζονται ὑπὸ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἀναλόγως πρὸς τὸν τύπον ἑκάστου σκάφους καὶ τοὺς ἐκτελουμένους ὑπ' αὐτοῦ πλόας.

Ἄρθρον 88.
Σωσίβιοι σχεδίαι.

1. Ἕκαστον σκάφος δέον νὰ διαθέτη σωσιβίους σχεδίας ρίψεως εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ καλύψη ποσοστὸν (110%) τῶν ἐπιβαινόντων, τοὺς ὁποίους ἐπιτρέπεται νὰ φέρη κατ' ἀνώτατον ὅριον.

2. Ἀνεξαρτήτως ἀριθμοῦ ἐπιβαινόντων, οὐδὲν σκάφος ἐπιτρέπεται νὰ φέρη ὀλιγωτέρας τῶν δύο σωσιβίων σχεδιῶν.

Ἄρθρον 89.
Στοιβασίαι σωσιβίων σχεδιῶν.

1. Αἱ σωσίβιοι σχεδίαι δέον νὰ εἶναι ἀσφαλῶς τοποθετημέναι εἰς θέσιν ἐκτὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως.

2. Ἡ στοιβασία τῶν σωσιβίων σχεδίων δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε, ἡ καθαίρεσις εἰς τὴν θάλασσαν νὰ γίνεται εὐχερῶς καὶ ταχέως καὶ νὰ παραμένουν ἐν ἀσφαλείᾳ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῇ διαδικασίας καθαιρέσεως καὶ νὰ δύνανται νὰ ἐπιπλέουν αὐτομάτως εἰς περίπτωσιν βυθίσεως τοῦ πλοίου.

3. Ἡ καθαίρεσις δέον νὰ γίνεται κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν εὐχερῆ ἐπιβίβασιν ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος.

4. Ἡ καθαίρεσις τῶν σωσιβίων σχεδιῶν δέον νὰ καθίσταται δυνατὴ ὑπὸ δεσμενεῖς συνθήκας διατειχισμοῦ καὶ προνευστασμοῦ.

Ἄρθρον 90.
Σωσίβιοι ζῶναι.

1. Ἕκαστον σκάφος δέον νὰ διαθέτη σωσιβίους ζώνας εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ καλύψη ποσοστὸν 110% τῶν ἐπιβαινόντων.

2. Τὸ σκάφος δέον νὰ διαθέτη καὶ παιδικὰς σωσιβίους ζώνας εἰς ποσοστὸν 10% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν ἐκτὸς ἐὰν αἱ ὑπάρχουσες σωσίβιες ζῶνες ἐνηλίκων δύνανται νὰ προσαρμόζωνται καὶ διὰ παιδιά.

Ἄρθρον 91.
Κυκλικὰ σωσίβια.

1. Ἕκαστον σκάφος δέον νὰ διαθέτη ἓν κυκλικὸν σωσίβιον μετὰ ἐπιπλέοντος σχοινίου μήκους τουλάχιστον 27,5 μέτρων, εἰς ἑκάστην κοινὴν ἔξοδον τοῦ σκάφους.

2. Ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀριθμοῦ ἐξόδων, οὐδὲν σκάφος ἐπιτρέπεται νὰ διαθέτη ὀλιγώτερα τῶν δύο, κυκλικὰ σωσίβια.

3. Ἐφ' ὅσον οἱ ἐπιβάται ἐπιτρέπεται νὰ ἐξέρχωνται εἰς ἐκτεθειμένα καταστρώματα, ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας λειτουργίας τοῦ σκάφους, τουλάχιστον ἀνὰ ἓν κυκλικὸν σωσίβιον εἰς ἑκάστην πλευρὰν δέον νὰ φέρη φωτιστικὴν καὶ καπνογόνον συσκευήν.

Ἄρθρον 92.
Σήματα κινδύνου.

Ἕκαστον σκάφος δέον νὰ φέρη τουλάχιστον :

α) 12 φωτιστικὰ σήματα κινδύνου καὶ 4 καπνογόνα, πληροῦντα τὰς διατάξεις περὶ φωτοβολίδων ἀλεξιπτώτου γεφύρας πλοίων τοῦ ἑκάστοτε ἰσχύοντος Κανονισμοῦ «περὶ σωστικῶν μέσων τῶν πλοίων».

β) Ἕναν φορητὸν προβολέα σημάτων (ALDIS) ἱκανὸν νὰ λειτουργῇ ἀνεξαρτήτως τῆς κυρίας πηγῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ σκάφους, τοποθετημένον ἐντὸς τοῦ διαμερίσματος ἐλέγχου καὶ ἕτοιμον πρὸς χειρισμὸν ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν.

Ἄρθρον 93.
Ὁρμιδοβόλος συσκευή.

Ἡ Ε.Ε.Π. λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὴν περιοχὴν ἐκτελέσεως τῶν πλόων καὶ τὸν τύπον καὶ μέγεθος τοῦ πλοίου, δύναται νὰ ἀπαιτήση τὸν ἐφοδιασμόν του δι' ὁρμιδοβόλου συσκευῆς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΑ'

Συστήματα Διευθύνσεως καὶ Σταθεροποιήσεως.

Ἄρθρον 94.
Γενικαὶ διατάξεις.

Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ μέσα ἐλέγχου διευθύνσεως ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς καὶ καταλλήλου σχεδιάσεως εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ κυβέρνησις τοῦ σκάφους καὶ ἡ τήρησις τῆς πορείας του νὰ ἐπιτυγχάνεται ἄνευ ὑπερβολικῆς φυσικῆς προσπαθείας εἰς ὅλας τὰ ταχύτητας καὶ δι' ὅλας τὰς συνθήκας λειτουργίας τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 95.
Συστήματα ἐλέγχου διευθύνσεως.

1. Ὁ ἔλεγχος τῆς διευθύνσεως δέον νὰ ἐπιτυγχάνεται διὰ πηδαλίων ἀέρος ἢ ὕδατος, πτερυγίων, κατευθυντηρίων ἑλίκων ἢ προσωστήρων ἐκτοξεύσεως, διαφορικῶν προωστήρων, μεταβλητοῦ σχήματος τοῦ σκάφους ἢ συστήματος συσκευῶν ἀνυψώσεως ἢ διὰ καταλλήλου συνδυασμοῦ τῶν ἀνωτέρω συσκευῶν καὶ συστημάτων.

2. Τὸ σύστημα ἐλέγχου διευθύνσεως περιλαμβάνει οἱανδήποτε συσκευὴν ἢ συσκευὰς πηδαλιουχώσεως, οἱασδήποτε μηχανικὰς συνδέσεις καὶ ὅλας τὰς μηχανοκινήτους καὶ χειροκινήτους συσκευάς, ἐλέγχου καὶ συστήματα ἐνεργοποιήσεως αὐτῶν.

3. Κατὰ τὴν σχεδίασιν καὶ ἐγκατάστασιν τοῦ ἀνωτέρω συστήματος δέον νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν τυχὸν ταυτόχρονος χρησιμοποίησις τοῦ συστήματος σταθεροποιήσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην καὶ ὅταν τὰ αὐτὰ ἐξαρτήματα χρησιμοποιοῦνται δι' ἀμφοτέρας τὰς λειτουργίας, δέον νὰ ἐφαρμόζωνται αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 97 καὶ 109.

Ἄρθρον 96.
Ἀσφάλεια λειτουργίας.

1. Δέον νὰ λαμβάνεται μέριμνα κατὰ τὴν σχεδίασιν, κατασκευὴν καὶ ἐγκατάστασιν, εἰς τρόπον ὥστε ἡ πιθανότης βλάβης τοῦ συστήματος κατὰ τὴν κανονικὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατὸν μηδαμινή, ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων ἀνάγκης, ὡς προσαράξεως, συγκρούσεως ἢ ἐκτεταμένης πυρκαϊᾶς.

2. Σχεδίασις προβλέπουσα μηχανοκίνητον σύστημα ἐνεργοποιήσεως ἢ τοιοῦτον ἐφοδιασμένον μὲ ἐξαρτήματα μηχανοκίνητα δέον νὰ περιλαμβάνει καὶ δευτερεύοντα μέσα ἐνεργοποιήσεως τοῦ συστήματος διευθύνσεως ἐκτὸς ἐὰν ὑφίσταται ἐναλλακτικὸν σύστημα.

3. Τὰ συστήματα ἐλέγχου διευθύνσεως δέον ὅπως κατὰ τὸ δυνατὸν κατασκευάζωνται κατὰ τρόπον ὥστε βλάβη εἰς ἕνα μηχανισμὸν ἢ συσκευὴν του νὰ μὴ θέτη ἐκτὸς λειτουργίας οἱονδήποτε ἕτερον σύστημα ἢ συσκευήν.

Ἄρθρον 97.
Θέσις ἐλέγχου.

1. Ὅλα τὰ συστήματα ἐλέγχου διευθύνσεως δέον ὅπως ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας χειρίζονται ἀπὸ τὴν θέσιν κυβερνήσεως τοῦ σκάφους.

2. Ἐὰν τὰ συστήματα ταῦτα δύνανται νὰ χειρίζωνται καὶ ἐξ ἑτέρων θέσεων, δέον νὰ προβλέπεται εἰδικὸν σύστημα μεταθέσεως τοῦ χειρισμοῦ λειτουργίας ἀπὸ τὴν μίαν θέσιν εἰς τὴν ἑτέραν.

3. Καθ' ὅσον καθίσταται πρακτικῶς δυνατόν, δέον νὰ ὑφίστανται κατάλληλοι διατάξεις παρέχουσαι ἐνδείξεις εἰς τὸν κυβερνήτην τοῦ σκάφους περὶ τῆς καλῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος ἐλέγχου τῆς διευθύνσεως ὡς καὶ τυχὸν κακῆς λειτουργίας αὐτοῦ.

Ἄρθρον 98.
Συστήματα σταθεροποιήσεως.

1. Ὁσάκις προβλέπονται ὑπὸ τοῦ καταστατικοῦ συστήματα σταθερωτήρων, ταῦτα δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένα εἰς τρόπον ὥστε ἐν περιπτώσει βλάβης ἢ κακῆς λειτουργίας οἱασδήποτε ἐκ τῶν συσκευῶν σταθεροποιήσεως ἢ τοῦ οἰκείου ἐξοπλισμοῦ αὐτῆς νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ διατήρησις τῶν βασικῶν χαρακτηριστικῶν κινήσεως τοῦ σκάφους, τῶν ὁρίων ἀσφαλείας μὲ τὰς λοιπὰς συσκευὰς καὶ ἐξοπλισμὸν σταθεροποιήσεως ἢ διὰ τὰς θέσεις τοῦ σκάφους εἰς κατάστασιν συμβατικοῦ ἐκτοπίσματος ἢ δι' οἱουδήποτε ἑτέρου ἀσφαλοῦς τρόπου.

2. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη διαθέτοντα αὐτόματον σύστημα σταθεροποιήσεως δέον ὅπως εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ αὐτόματον σύστημα ἐλέγχου ἀσφαλείας ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. κρίνη ὅτι καὶ μόνον τὸ σύστημα σταθεροποιήσεως παρέχει ἰσοδύναμον ἀσφάλειαν. Ἐὰν εἶναι τοποθετημένον αὐτόματον σύστημα ἐλέγχου ἀσφαλείας, δέον νὰ προβλέπεται διάταξις διὰ τὴν θέσιν αὐτοῦ ἐκτὸς λειτουργίας καὶ διὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν του ἐκ τῆς θέσεως κυβερνήσεως τοῦ σκάφους.

3. Ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει τὰς προϋποθέσεις ὑπὸ τὰς ὁποίας ἐγκατεστημένον αὐτόματον σύστημα ἐλέγχου ἀσφαλείας δίδει τὴν ἐντολὴν μειώσεως τῆς ταχύτητος καὶ θέτει τὸ σκάφος ἀσφαλῶς εἰς συμβατικὸν ἐκτόπισμα ἢ ἄλλην μορφήν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΒ'
Συστήματα Τηλεχειρισμοῦ καὶ Ἀναγγελίας.

Ἄρθρον 99.
Σύστημα ἀσφαλείας.

Τὸ σύστημα ἀσφαλείας δέον νὰ διακόπτη αὐτομάτως τὴν λειτουργίαν οἱουδήποτε μέρους τῆς ὑπὸ προστασίαν ἐγκαταστάσεως, τὸ ὁποῖον τίθεται ἐν κινδύνῳ ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς μηχανῆς ἢ τῶν βοηθητικῶν της μηχανημάτων. Ἡ λειτουργία τῆς προώσεως καὶ τῶν ἀνελκυστήρων δέον νὰ διακόπτεται μόνον εἰς περιπτώσεις κινδύνου ἐκρήξεως. Τὸ σύστημα τοῦτο δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένον εἰς τρόπον ὥστε τυχὸν βλάβη τοῦ κυκλώματός τους, νὰ μὴ προκαλῆ ἀναίτιον διακοπὴν τῆς λειτουργίας τῶν ἐγκαταστάσεων τὰς ὁποίας προστατεύει.

Ἄρθρον 100.
Συστήματα τηλεχειρισμοῦ.

1. Ὅλα τὰ συστήματα ἐλέγχου καὶ λειτουργίας χειρισμῶν τοῦ σκάφους δέον νὰ χειρίζωνται ἐκ τῆς θέσεως κυβερνήσεως ἢ ἐλέγχου τοῦ σκάφους.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήση τὴν ἐγκατάστασιν συστήματος ἀνάγκης, ἀνεξαρτήτου πρὸς τὸ κύριον σύστημα τηλεχειρισμοῦ, πρὸς ἐξασφάλισιν ὅτι ἐν περιπτώσει βλάβης τοῦ κυρίου συστήματος τηλεχειρισμοῦ, θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἀπομόνωσις τῆς προωστηρίου δυνάμεως καὶ ἡ θέσις τοῦ σκάφους εἰς κατάστασιν συμβατικοῦ ἐκτοπίσματος.

3. Ὁσάκις ὑφίσταται σύστημα τηλεχειρισμοῦ μηχανῶν εἰς θέσιν ἐκτὸς τοῦ χώρου κυβερνήσεως ἢ ἐλέγχου τοῦ σκάφους, δέον νὰ προβλέπωνται μέσα ἐπικοινωνίας μεταξὺ τῶν χώρων τούτων.

Μεταφορὰ τοῦ ἐλέγχου ἐκ τοῦ ἑνὸς σταθμοῦ εἰς τὸν ἄλλο ἐπιτρέπεται μόνον ἀπὸ τὴν θέσιν κυβερνήσεως ἢ ἐλέγχου τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 101.
Συστήματα ἀναγγελίας.

1. Ἕκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ διαθέτη σύστημα ἀναγγελίας δυνάμενον νὰ ἐντοπίση οἱανδήποτε βλάβην ἡ ὁποία ἀπαιτεῖ ἄμεσον προσοχήν. Τὸ σύστημα τοῦτον δέον νὰ πληροῖ τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις.

α) Νὰ ἐνεργοποιῇ ὀπτικὸν σῆμα εἰς τὴν θέσιν ἐλέγχου τοῦ σκάφους ὡς καὶ ἠχητικὸν τοιοῦτον κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. Ἰδιαίτερα ὀπτικὰ σήματα εὑρισκόμενα εἰς κατάλληλον θέσιν δέον νὰ δεικνύουν ποῖον σῆμα ἀναγγελίας εὑρίσκεται ἐν λειτουργίᾳ.

β) Νὰ περιλαμβάνη σύστημα δοκιμῆς λειτουργίας του καὶ νὰ ἐνεργοποιῆται ἐν περιπτώσει βλάβης τοῦ κυκλώματός του.

γ) Νὰ δύναται νὰ λειτουργήση ἐξ ἑτέρας πηγῆς ἐνεργείας ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας. Ὀπτικὸν σῆμα δέον νὰ ἀναγγέλῃ τυχὸν βλάβην τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.

δ) Τὸ σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ αὐτόματον συσκευὴν ἡ ὁποία, ἐν περιπτώσει διακοπῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος, θὰ ἐνεργοποιῇ εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγχου εἰδικὸν ὀπτικὸν σῆμα. Τὸ σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς τοῦ μηχανοστασίου δέον νὰ τροφοδοτῆται αὐτομάτως ὑπὸ τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀνάγκης, ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΓ'
Εἰδικαὶ Διατάξεις.

Ἄρθρον 102.
Ἄγκυραι.

Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ διαθέτη κατάλληλον ἄγκυραν δυναμένην νὰ χρησιμοποιηθεῖ ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

Ἄρθρον 103.
Ρυμούλκησις.

1. Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ ρυμουλκηθῇ ὑπὸ τὰς δυσμενεστάτας προβλεπομένας συνθήκας.

2. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀνωτέρω παραγράφου τοῦ παρόντος ἄρθρου, δέον νὰ διαθέτη τὰ κατάλληλα μέσα τὰ ὁποῖα θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ρυμούλκησιν.

Ἄρθρον 104.
Δεξαμενισμός.

Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται ἀναλόγως τοῦ τύπου τοῦ σκάφους νὰ ἀπαιτήση τὴν ὕπαρξιν εἰδικῶν ἐξαρτημάτων διὰ τὸν ἀσφαλῆ δεξαμενισμόν.

Ἄρθρον 105.
Ναυτιλιακὰ ὄργανα καὶ βοηθήματα.

1. Ἕκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ τὰ ἀκόλουθα ναυτιλιακὰ ὄργανα, βιβλία καὶ λοιπὰ βοηθήματα :

α) Βιβλία, χάρτας καὶ ναυτιλιακὰ βοηθήματα προβλεπόμενα διὰ συμβατικὸν πλοῖον τῶν αὐτῶν πλόων.

β) Μέσα μετρήσεως τῆς ταχύτητος καὶ ὅταν τὸ σκάφος λειτουργῇ ὑπεράνω τοῦ ὕδατος.

γ) Μέσα μετρήσεως τοῦ βάθους τοῦ ὕδατος.

δ) Ραντὰρ καταλλήλως τοποθετημένον.

ε) Πυξίδα κατάλληλον διὰ τὸ μέγεθος καὶ τοὺς πλόας του.

στ) Οἱονδήποτε ἕτερον ὄργανον κρίνει ἀναγκαῖον ἡ Ε.Ε.Π.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ μὴ ἀπαιτήση τὸν ἐφοδιασμὸν δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους δι' ἑνὸς ἢ πλειόνων ἐκ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν παρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου

ὀργάνων καὶ βοηθημάτων ἐὰν κρίνῃ ὅτι ταῦτα δὲν τυγχάνουν ἀναγκαῖα.

3. Ἡ ἐγκατάστασις τῶν ἀνωτέρω ὀργάνων θὰ πραγματοποιῆται διὰ τὰς κρισίμους συνθήκας σχεδιάσεως.

Ἄρθρον 106.
Φάρμακα καὶ ὑγειονομικὸν ὑλικόν.

Ἕκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ τοῦ προβλεπομένου διὰ συμβατικὸν πλοῖον ἀναλόγων πλόων φαρμακευτικοῦ καὶ ὑγειονομικοῦ ὑλικοῦ.

Ἄρθρον 107.
Φανοὶ - Σήματα.

1. Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ φέρῃ φανοὺς καὶ σήματα προβλεπόμενα ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ταῦτα θὰ δύνανται νὰ προσαρμοσθοῦν πρὸς τὸν τύπον τοῦ σκάφους τούτου.

2. Ἀνεξαρτήτως τῶν ὑπὸ τῆς παρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου προβλεπομένων, πᾶν ἀερόστρωμνον ὄχημα δέον νὰ φέρῃ περίβλεπτον ἀναλάμποντα ἠλεκτρόχρουν (AMBER) φανὸν ἐκπέμποντα 60 ἀναλαμπὰς ἀνὰ πρῶτον λεπτόν, καὶ ὁρατὸν ἐξ ἀποστάσεως 5 τουλάχιστον ναυτικῶν μιλλίων. Ἐφ' ὅσον τὸ σκάφος κινεῖται, οὗτος θὰ εἶναι ἀνημμένος τόσον ἐν ἡμέρα ὅσον καὶ ἐν νυκτί.

3. Ὡς πρὸς τὰ ἠχητικὰ σήματα δέον νὰ ληφθῇ μέριμνα ὥστε ἡ ἔντασις νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ παρεμβάλληται ὁ ὑπὸ τῶν μηχανῶν καὶ ἑλίκων τοῦ ἀεροστρώμνου ὀχήματος δημιουργούμενος ἔντονος θόρυβος.

Ἄρθρον 108.
Τηλεπικοινωνιακὰ μέσα.

1. Ἕκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, δέον νὰ φέρῃ τὰ διὰ τὴν κατηγορίαν του προβλεπόμενα τηλεπικοινωνιακὰ μέσα καὶ ἐγκαταστάσεις, ὡς ταῦτα ὁρίζονται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ τηλεπικοινωνιακῶν μέσων τῶν πλοίων».

2. Τὰ ἀνωτέρω μέσα καὶ ἐγκαταστάσεις δέον ὅπως πέραν τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἀνωτέρω Κανονισμοῦ προδιαγραφῶν, πληροῦν καὶ τοὺς κατωτέρω ὅρους :

α) Δὲν ἐπηρεάζονται κατὰ τὴν λειτουργίαν των ὑπὸ τῶν ἠλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ σκάφους.

β) Ἔχουν ἐγκατασταθῆ διὰ τὰς κρισίμους συνθήκας σχεδιάσεως.

γ) Δὲν ἐπηρεάζονται ὑπὸ τυχὸν κραδασμῶν καὶ δυνάμεων τοῦ σκάφους.

δ) Ἡ θέσις των ἐπὶ τοῦ σκάφους εἶναι τοιαύτη ὥστε ἡ λειτουργία των κατὰ τὸν χρόνον κινήσεως τοῦ σκάφους νὰ καθίσταται εὐχερής.

ε) Ἡ συντήρησίς των νὰ μὴ ἀπαιτῇ εἰδικὰς ἐργασίας λόγῳ θέσεώς των.

3. Ἐπίσης θὰ πρέπει νὰ ἐξασφαλίζεται συνεχὴς ἱκανοποιητικὴ ἐπικοινωνία μὲ παρακτίους σταθμοὺς ἢ τὸν λιμένα ἐκκινήσεως.

Ἄρθρον 109.
Διαμέρισμα Κυβερνήσεως.

1. Ἡ σχεδίασις καὶ διάταξις τοῦ διαμερίσματος ἢ χώρου κυβερνήσεως τοῦ σκάφους δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐπιτρέπῃ εἰς τὸ πλήρωμα νὰ ἐπιτελῇ τὰ καθήκοντά του κατὰ τρόπον ἀσφαλῆ, ἄνευ δυσχερειῶν καὶ κινδύνων ἀτυχημάτων εἰς τοῦτο ἢ ζημιῶν εἰς τὰ ὄργανα κυβερνήσεως.

2. Τὸ διαμέρισμα ἢ χῶρος κυβερνήσεως δέον εἰδικώτερον νὰ πληροῦν τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις :

α) Νὰ ἔχουν ἱκανοποιητικὴν θέαν ἐπιτρέπουσαν τὴν ἀσφαλῆ καὶ εὐχερῆ κυβέρνησιν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ τῶν χειρισμῶν.

β) Νὰ ὑφίσταται κατάλληλον σύστημα καθαρισμοῦ τῶν κρυστάλλων.

γ) Νὰ περιέχῃ ὅλα τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὴν κυβέρνησιν τοῦ σκάφους ὄργανα καὶ μηχανισμούς.

δ) Τὰ ὄργανα καὶ οἱ μηχανισμοὶ κυβερνήσεως νὰ χειρίζωνται εὐχερῶς.

ε) Νὰ διαθέτῃ κατάλληλον φωτισμόν.

στ) Νὰ διαθέτῃ τὰ κατάλληλα κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. μέσα ἐπικοινωνίας μὲ τοὺς λοιποὺς χώρους τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 110.
Ἑλικτικαὶ ἰδιότητες.

Ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει ὅτι :

α) Ὅλα τὰ συστήματα καὶ μηχανισμοὶ ἐλέγχου καὶ κυβερνήσεως εἶναι κατεσκευασμένα καὶ τοποθετημένα διὰ τὰς κρισίμους συνθήκας σχεδιάσεως.

β) Τὸ σκάφος χειρίζεται εὐχερῶς καὶ λειτουργεῖ ἱκανοποιητικῶς εἰς τὴν περιοχὴν λειτουργίας του καὶ εἰς τὰς κρισίμους συνθήκας σχεδιάσεως.

γ) Αἱ ἐπιταχύνσεις, ἐπιβραδύνσεις καὶ πλήρης ἀκινησία τοῦ σκάφους ἀπὸ τὴν μεγίστην ταχύτητα, γίνονται ἀσφαλῶς καὶ ἄνευ ἀτυχημάτων διὰ τοὺς ἐπιβαίνοντας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Μέθοδοι γιὰ τὸν ἔλεγχο ἄθικτου εὐσταθείας ὑδροπτερύγων Πλοίων.

Ἡ εὐστάθεια τῶν ἀνωτέρω πλοίων πρέπει νὰ ἐξετάζεται εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος, τὴν μεταβατικὴν καὶ τὴν κατάστασιν πτήσεως.

Ὑδροπτέρυγα ἔχοντα πτερύγια τὰ ὁποῖα τέμνουν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης :

1.1 Κατάστασις ἐκτοπίσματος.

1.1.1 Ἡ εὐστάθεια τοῦ πλοίου θὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ νὰ ἱκανοποιοῦνται οἱ ἀπαιτήσεις τῶν ἄρθρων 32,33 καὶ 34 τοῦ Κανονισμοῦ.

1.1.2 Ροπὴ ἐγκαρσίας κλίσεως ὀφειλομένη εἰς στροφήν.

Ἡ ροπὴ ἐγκαρσίας κλίσεως ἡ ὁποία δημιουργεῖται κατὰ τὴν διάρκειαν χειρισμῶν τοῦ πλοίου εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος δύναται νὰ εὑρεθῇ ἀπὸ τὴν ἀκόλουθον σχέσιν :

$$M_R = 0{,}196 \frac{V_0^2}{L} . \Delta . KG \text{ (KILONEWTON-METRES)}$$

ὅπου M_R = ροπὴ ἐγκαρσίας κλίσεως

V_o = ταχύτης τοῦ πλοίου κατὰ τὴν στροφὴν (εἰς μέτρα ἀνὰ δευτερόλεπτον).

Δ = ἐκτόπισμα (εἰς μετρικοὺς τόννους).

L = μῆκος ἰσάλου τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα).

KG = ὕψος τοῦ κέντρου βάρους τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν τρόπιδα (εἰς μέτρα).

Ἡ ἀνωτέρω σχέσις ἔχει ἐφαρμογὴν ὅταν ὁ λόγος τῆς ἀκτῖνος κύκλου στροφῆς πρὸς τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἶναι μεταξὺ 2 καὶ 4.

1.1.3 Σχέσις μεταξὺ τῆς ροπῆς ἀνατροπῆς καὶ τῆς ροπῆς ἐγκαρσίας κλίσεως διὰ νὰ ἱκανοποιῆται τὸ κριτήριον ἀνέμου.

Ἡ εὐστάθεια ἑνὸς ὑδροπτερύγου πλοίου εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος δύναται νὰ ἐλεγχθῇ διὰ συμμόρφωσιν πρὸς τὸ κριτήριον ἀνέμου K ὡς ἀκολούθως :

$$K = \frac{M_c}{M_v} \geqslant 1$$

ὅπου :

M_c = ἐλαχίστη ροπὴ ἀνατροπῆς ὅπως αὐτὴ ὑπολογίζεται ὅταν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ὁ διατοιχισμός.

M_v = δυναμικῶς ἐφαρμοζομένη ροπὴ ἐγκαρσίας κλίσεως ὀφειλομένη εἰς τὴν πίεσιν τοῦ ἀνέμου.

1.4. Ροπὴ ἐγκαρσίας κλίσεως οειλομένη εἰςπίεσιν ἀνέ-

Ἡ ροπὴ ἐγκαρσίας κλίσεως M_v εἶναι ἕνα γινόμενο τῆς πιέσεως ἀνέμου P_v τῆς πλευρικῆς ἐπιφανείας τῶν ἐξάλων τοῦ πλοίου A_v καὶ τοῦ μοχλοβραχίονος τῆς ἐπιφανείας αὐτῆς Z.

$M_v = 0{,}001\ P_v A_v Z$ (KILOMEWTON-METRES).

Ἡ τιμὴ τῆς ροπῆς ἐγκαρσίας κλίσεως λαμβάνεται σταθερὰ κατὰ τὴν διάρκειαν ὁλοκλήρου τῆς περιόδου κλίσεως· Ἡ πλευρικὴ ἐπιφάνεια τῶν ἐξάλων Αν θεωρεῖται ὅτι περιλαμβάνει τὰς προβολὰς τῶν πλευρικῶν ἐπιφανειῶν τοῦ σκάφους τῆς ὑπερκατασκευῆς καὶ τῶν διαφόρων κατασκευῶν ἄνωθεν ἰσάλου. Ὁ μοχλοβραχίων Ζ εἶναι ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις ἀπὸ τὴν ἴσαλον μέχρι τὸ γεωμετρικὸν κέντρον τῆς ἐπιφανείας Αν.

Αἱ τιμαὶ τῆς πιέσεως ἀνέμου εἰς PASCAL, αἱ ὁποῖαι ἀντιστοιχοῦν εἰς ἔντασιν 7 τῆς κλίμακος BEAUFORT συναρτήσει τῆς θέσεως τοῦ κέντρου τῆς ἐπιφανείας Αν δίδονται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα :

Χαρακτηριστικαὶ πιέσεις ἀνέμου διὰ ἔντασιν 7 BEAUFORT (100 ναυτικὰ μίλια ἀπὸ τὴν ξηρά).

Ζ ἄνωθεν τῆς ἰσάλου (μέτρα)	1	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4	4,5	5
Pv (PASCAL)	46	46	50	53	56	58	60	62	64

Σημείωσις : Αἱ τιμαὶ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος δυνατὸν νὰ μὴν εἶναι ἐφαρμόσιμοι εἰς ὅλας τὰς περιοχάς.

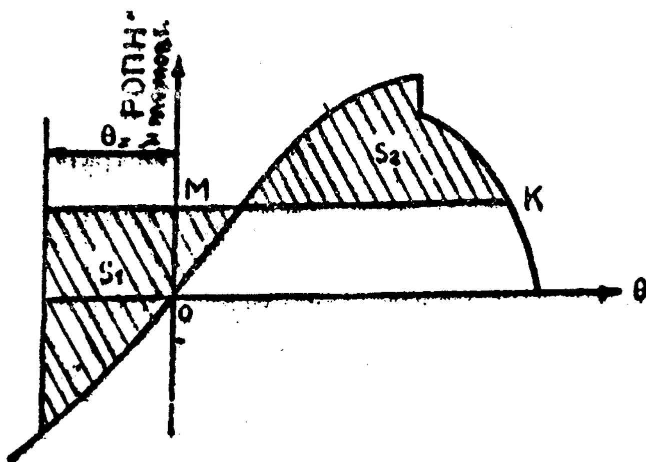
1.5 Ὑπολογισμὸς τῆς ἐλαχίστης ροπῆς ἀνατροπῆς Mc εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος.

Ἡ ἐλαχίστη ροπὴ ἀνατροπῆς ὑπολογίζεται ἀπὸ τὰς καμπύλας στατικῆς καὶ δυναμικῆς εὐσταθείας λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ διατοιχισμοῦ.

α) Ὅταν χρησιμοποιῆται ἡ καμπύλη στατικῆς εὐσταθείας, ἡ ροπὴ Mc ὑπολογίζεται δι' ἐξισώσεως τῶν ἐπιφανειῶν κάτωθεν τῶν καμπυλῶν τῶν ροπῶν (ἢ μοχλοβραχιόνων) ἀνατροπῆς καὶ ἐπαναφορᾶς λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ διατοιχισμοῦ-ὅπως δεικνύεται εἰς τὸ σχῆμα 1 ὅπου Θz εἶναι τὸ εὖρος τῆς γωνίας διατοιχισμοῦ καὶ ΜΚ εἶναι μία γραμμὴ ἡ ὁποία φέρεται παραλλήλως πρὸς τὸν ἄξονα τῶν τετμημένων κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε αἱ γραμμοσκιασμέναι ἐπιφάνειαι S_1 καὶ S_2 νὰ εἶναι ἴσαι.

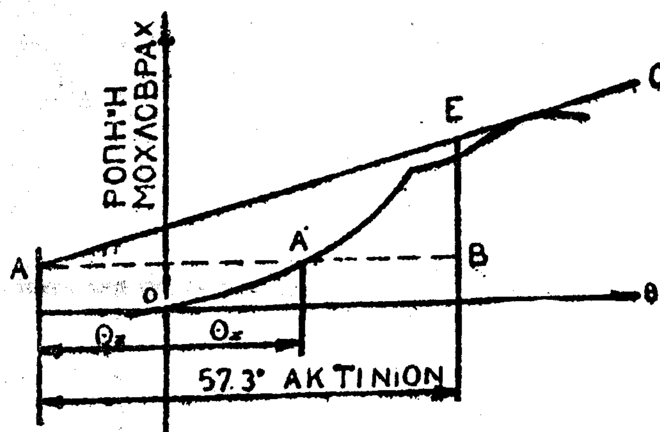
Mc=OM ἂν ἡ κλίμαξ τεταγμένων παριστᾶ ροπὰς

Mc =OM X ἐκτόπισμα ἂν ἡ κλίμαξ τεταγμένων παριστᾶ μοχλοβραχίονας



Σχῆμα 1. Καμπύλη στατικῆς εὐσταθείας

β) Ὅταν χρησιμοποιεῖται ἡ καμπύλη δυναμικῆς εὐσταθείας πρέπει κατ' ἀρχὴν νὰ προσδιορισθῇ ἕνα βοηθητικὸν σημεῖον Α. Διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὸ εὖρος τῆς γωνίας διατοιχισμοῦ σχεδιάζεται πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς ἀρχῆς τῶν συντεταγμένων καὶ προσδιορίζεται τὸ σημεῖον Α' ὅπως φαίνεται εἰς τὸ σχῆμα 2. Φέρεται μία γραμμὴ Α.Α' παράλληλος πρὸς τὸν ἄξονα τῶν τετμημένων καὶ ἴση πρὸς τὸ διπλάσιο τοῦ εὔρους διατοιχισμοῦ (ΑΑ' =2Θz) καὶ τοιουτοτρόπως εὑρίσκεται τὸ βοηθητικὸν σημεῖον Α. Φέρεται ἡ εὐθεία Ac ἐφαπτομένη εἰς τὴν καμπύλην δυναμικῆς εὐσταθείας. Ἀπὸ τὸ σημεῖον Α φέρεται ἡ εὐθεία ΑΒ παράλληλος πρὸς τὸν ἄξονα τῶν τετμημένων καὶ ἴση πρὸς 57,3° (1 ἀκτίνιον). Ἀπὸ τὸ σημεῖον Β φέρεται μία κάθετος πρὸς τὴν εὐθείαν ΑΒ μέχρι νὰ τμήσῃ τὴν ἀνωτέρω ἐφαπτομένην εἰς τὸ σημεῖον Ε. Ἡ ἀπόστασις ΒΕ ἰσοῦται πρὸ ςτὴν ροπὴν ἀνατροπῆς ἂν ὁ ἄξων τῶν τεταγμένων δίδῃ ροπάς.



Σχῆμα 2. Καμπύλη δυναμικῆς εὐσταθείας

Ἄν, ἐν τούτοις, ὁ ἄξων τῶν τεταγμένων δίδῃ μοχλοβραχίονας ἡ ροπὴ ἀνατροπῆς MC ὑπολογίζεται διὰ πολλαπλασιασμοῦ τῆς ἀποστάσεως ΒΕ (εἰς μέτρα) ἐπὶ τὸ ἀντίστοιχον ἐκτόπισμα (εἰς μετρικοὺς τόννους).

Mc =9,81 Δ ΒΕ (KILONEWTON-METRES)

γ) Τὸ εὖρος τῆς γωνίας διατοιχισμοῦ εὑρίσκεται μὲ δοκιμὰς προτύπου καὶ φυσικοῦ μεγέθους εἰς τεταραγμένην θάλασσαν ὡς μία μεγίστη τιμὴ γωνίας διατοιχισμοῦ 50 διαδοχικῶν ταλαντώσεων ἑνὸς πλοίου τὸ ὁποῖον πλέει μὲ κατεύθυνσιν 90° πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῶν κυμάτων ὅταν ἡ κατάστασις θαλάσσης εἶναι ἡ χειροτέρα κατάστασις ἡ ὁποία προβλέπεται ἀπὸ τὴν σχεδίασιν τοῦ πλοίου. Ἂν δὲν ὑπάρχουν στοιχεῖα ὡς τὰ ἀνωτέρω τὸ εὖρος τῆς γωνίας διατοιχισμο σμοῦ λαμβάνεται ἴσον πρὸς 15°.

δ) Ἡ ἀποτελεσματικότης τῶν καμπυλῶν εὐσταθείας πρέπει νὰ περιορίζεται μέχρι τὴν γωνίαν κατακλύσεως.

1.2 Εὐστάθεια εἰς τὴν μεταβατικὴν κατάστασιν καὶ τὴν κατάστασιν πτήσεως.

1.2.1 Ἡ εὐστάθεια τοῦ πλοίου πρέπει νὰ ἱκανοποιῇ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἄρθρου 34 τοῦ Κανονισμοῦ.

1.2.2 (α) Ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν μεταβατικὴν κατάστασιν καὶ τὴν κατάστασιν πτήσεως πρέπει νὰ ἐλέγχηται δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις.

β) Ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν μεταβατικὴν κατάστασιν καὶ τὴν κατάστασιν πτήσεως δύναται νὰ προσδιορισθῇ εἴτε δι' ὑπολογισμοῦ εἴτε ἐπὶ τῇ βάσει στοιχείων προερχομένων ἀπὸ πειράματα προτύπων καὶ πρέπει νὰ ἐπαληθεύωνται μὲ δοκιμὰς φυσικοῦ μεγέθους διὰ τῆς ἐφαρμογῆς σειρᾶς γνωστῶν ροπῶν ἐγκαρσίας κλίσεως μὲ ἔκκεντρα φορτία καὶ σημειώσεις τῶν δημιουργουμένων ἀπὸ αὐτὲς γωνιῶν ἐγκαρσίας κλίσεως. Ὅταν τὰ ἀποτελέσματα αὐτὰ ληφθοῦν εἰς τὰς καταστάσεις ἐκτοπίσματος, ἐνάρξεως πτήσεως, σταθερᾶς πτήσεως καὶ ἐπανόδου εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος θὰ δώσουν μίαν ἔνδειξιν τῶν τιμῶν τῆς εὐσταθείας διὰ τὰς διαφόρους θέσεις τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταβατικῆς καταστάσεως.

γ) Ὁ χρόνος ὁ ὁποῖος ἀπαιτεῖται διὰ τὴν μετάβασιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος εἰς τὴν κατάστασιν πτήσεως πρέπει νὰ προσδιορίζεται.

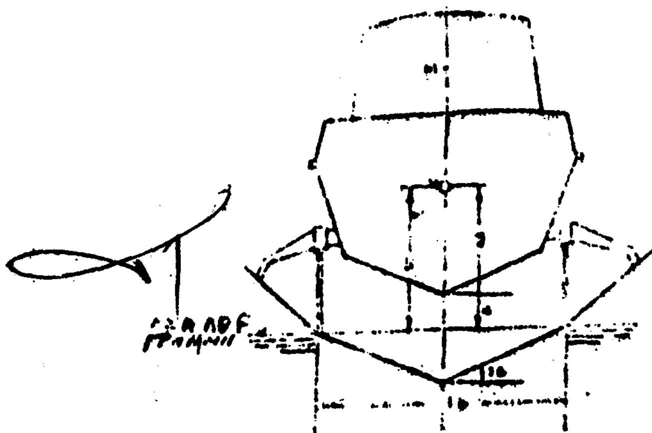
Ὁ χρόνος αὐτὸς δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ δύο πρῶτα λεπτά.

δ) Ἡ γωνία ἐγκαρσίας κλίσεως ἡ ὁποία δημιουργεῖται κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πτήσεως λόγω τῆς μετακινήσεως

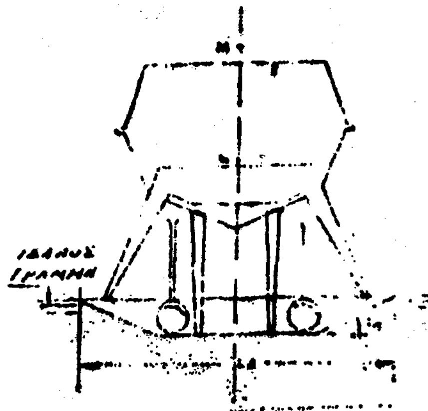
τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὴν μίαν πλευρᾶς τοῦ πλοίου δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίνῃ τὰς 8°. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταβατικῆς καταστάσεως ἡ ἀνωτέρω γωνία δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίνῃ τὰς 12°. Ἡ συγκέντρωσις τῶν ἐπιβατῶν πρέπει νὰ καθορίζεται ἀπὸ τὴν Ε.Ε.Π. λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ὁδηγιῶν τοῦ Παραρτήματος II τοῦ Κανονισμοῦ.

1.2.3 Μία μέθοδος ὑπολογισμοῦ τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους (GM) τοῦ πλοίου κατὰ τὴν κατάστασιν πτήσεως εἰς τὸ στάδιον σχεδιάσεως διὰ μίαν ὡρισμένην διάταξιν πτερυγίων δεικνύεται εἰς τὸ σχῆμα 3.

ΤΟΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΡΩΡΑΙΟΥ ΠΤΕΡΥΓΙΟΥ



ΤΟΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΡΥΜΝΑΙΟΥ ΠΤΕΡΥΓΙΟΥ



$$GM = n_B \left(\frac{L_B}{2\, t_{an}\, 1_B} S \right) + n_H \left(\frac{L_H}{2\, t_{an}\, 1_H} - S \right) -$$

ὅπου :

n_B = ποσοστὸν βάρους τοῦ πλοίου φερόμενον ἀπὸ τὸ πρωραῖον πτερύγιον.

n_H = ποσοστὸν βάρους τοῦ πλοίου φερόμενον ἀπὸ τὸ πρυμναῖον πτερύγιον.

L_B = πλάτος πρωραίου πτερυγίου κάτωθι τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

L_H = πλάτος πρυμναίου πτερυγίου κάτωθι τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

α = ἀπόστασις μεταξὺ τῆς τρόπιδος τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

g = ὕψος τοῦ κέντρου βάρους τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν τρόπιδα.

1_B = γωνία σχηματιζομένη μεταξὺ τοῦ πρωραίου πτερυγίου καὶ τῆς ὁριζοντίας.

1_H = γωνία σχηματιζομένη μεταξὺ τοῦ πρυμναίου πτερυγίου καὶ τῆς ὁριζοντίας.

2. Ὑδροπτέρυγα ἔχοντα πλήρως βυθιζόμενα πτερύγια.

2.1 Κατάστασις ἐκτοπίσματος.

α) Ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος πρέπει νὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ νὰ ἱκανοπ οιοῦνται αἱ ἀπαιτήσειςτῶν ἄρθρων 32,33 καὶ 34 τοῦ Κανονισμοῦ.

β) Αἱ παράγραφοι 1.1.2 μέχρι 1.1.5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἔχουν ἐφαρμογὴν καὶ διὰ τὰ πλοῖα τοῦ τύπου αὐτοῦ.

2.2. Μεταβατικὴ κατάστασις.

α) Ἡ εὐστάθεια πρέπει νὰ ἐξετασθῇ μὲ τὴν χρῆσιν προσομοιάσεων ἠλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ δι' ὑπολογισμὸν τῶν κινήσεων τοῦ σκάφους, συμπεριφορᾶς καὶ ἀποκρίσεων αὐτοῦ ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας καὶ ὁρίων λειτουργίας, καὶ ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν οἱασδήποτε ἀνωμαλίας.

β) Πρέπει νὰ ἐξετάζωνται αἱ συνθῆκαι εὐσταθείας αἱ ὁποῖαι εἶναι συνέπειαι οἱωνδήποτε πιθανῶν ἀνωμαλιῶν εἰς τὰ συστήματα ἢ τὰς διαδικασίας λειτουργίας τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταβατικῆς καταστάσεως αἱ ὁποῖαι θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ἀποδειχθοῦν ἐπικίνδυναι διὰ τὴν ὑδατοστεγανότητα καὶ τὴν εὐστάθεια τοῦ πλοίου.

2.3 Κατάστασις πτήσεως.

Ἡ εὐστάθεια τοῦ πλοίου εἰς τὴν κατάστασιν πτήσεως πρέπει νὰ ἱκανοποιῇ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἄρθρου 34 τοῦ Κανονισμοῦ. Ἡ παράγραφος 1.2.2 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέον ὅπως ἐφαρμόζεται καὶ διὰ τὰ πλοῖα τοῦ τύπου αὐτοῦ κατ' ἀναλογίαν καὶ οἱασδήποτε προσομοιάσεις ἠλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ ἢ ὑπολογισμοὶ σχεδιάσεως πρέπει νὰ ἐπαληθεύωνται διὰ δοκιμῶν φυσικοῦ μεγέθους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Φόρτωσις ἐπιβατῶν.

1. Δι' ἕκαστον ἐπιβάτην πρέπει νὰ ὑποτίθεται ἓν βάρος 75 χιλιογράμμων ἐκτὸς ἀπὸ περιπτώσεις εἰς τὰς ὁποίας ὑπάρχει δικαιολογία μειώσεως τοῦ βάρους αὐτοῦ εἰς τὰ 60 χιλιόγραμμα. Ἐπιπροσθέτως τὸ βάρος καὶ ἡ διάταξις τῶν ἀποσκευῶν πρέπει νὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ ἱκανοποιοῦν τὴν Ε.Ε.Π.

2. Τὸ ὕψος τοῦ κέντρου βάρους τῶν ἐπιβατῶν πρέπει νὰ ὑποτίθεται ἴσον πρός :

α) 1 μέτρον ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος δι' ὀρθίους ἐπιβάτας. Ἂν εἶναι ἀνάγκη πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν ἡ κυρτότης καὶ ἡ σιμότης τοῦ καταστρώματος.

β) 300 χιλιοστὰ ἄνωθεν τοῦ καθίσματος διὰ καθημένους ἐπιβάτας.

3. Οἱ ἐπιβάται καὶ αἱ ἀποσκευαὶ πρέπει νὰ θεωρῆται ὅτι καταλαμβάνουν τοὺς χώρους οἱ ὁποῖοι διατίθενται εἰς αὐτοὺς ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας.

4. Οἱ ἐπιβάται πρέπει νὰ θεωρῆται ὅτι κατανέμονται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ προκαλοῦν τὸν πλέον δυσμενῆ συνδυασμὸν ῥοπῆς ἐγκαρσίας κλίσεως λόγῳ μετακινήσεως ἐπιβατῶν καὶ ἀρχικοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους ὁ ὁποῖος εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ εἰς τὴν πράξιν. Διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ πυκνότης τῶν ἐπιβατῶν ὑποτίθεται ἴση πρὸς 4 ἄτομα ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος.

Ἄρθρον Δεύτερον.

Ἀπὸ τῆς θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ἀνωτέρω Κανονισμοῦ, καταργεῖται :

α) Ἡ παράγραφος 1 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ ἐγκριθέντος διὰ τοῦ Β.Δ.550/1968 Κανονισμοῦ «περὶ τροποποιήσεως τοῦ διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 350/1966 ἐγκριθέντος Κανονισμοῦ «περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μηχανῶν δηζελοκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων».

β) Τὸ ὑπ' ἀριθ. 680/1969 Β. Διάταγμα «περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμοῦ «περὶ τῶν ἐπιβατηγῶν ἀεροστρώμνων ὀχημάτων (AIR CUSHION VEHICLES).

Εἰς τὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 1 Ἰουνίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΙΚΙΩΡΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ